C30/15

ANTECEDENTES

FÉNIX

A.P.(R.) JORGE LUIS

PAEZ ALLENDE

UTIL·OF

INDUSTRIA ARGENTINA

7 794765 000599

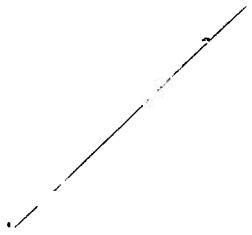
CARP VELOZ F 55

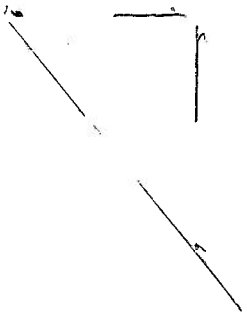
LR 35 LV-ALF
1º TEN. E. ACOSTA (EDGARDO)
ALF (RES) J. J. REDONDA (JUAN JULIAN)
LOMA NEGRA

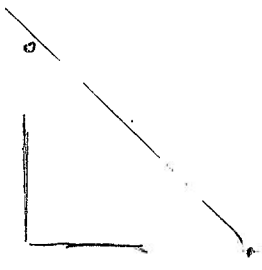
HS125 LV-ALW
TEN: ANIBAL D. POGGI (ANIBAL DANTE)
ALF (RES) RUBEN PEREZ
ALF (RES): R. MARIANI (ROBERTO)
SUB.O/ PRINC: M. A. ACOSTA (MIGUEL ANGEL)
YPF

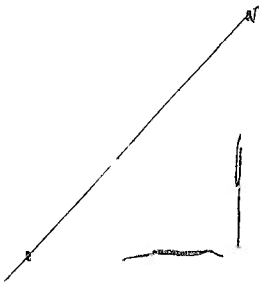
Caja 30
15.B

1









¿ Nos vemos mañana bien temprano?

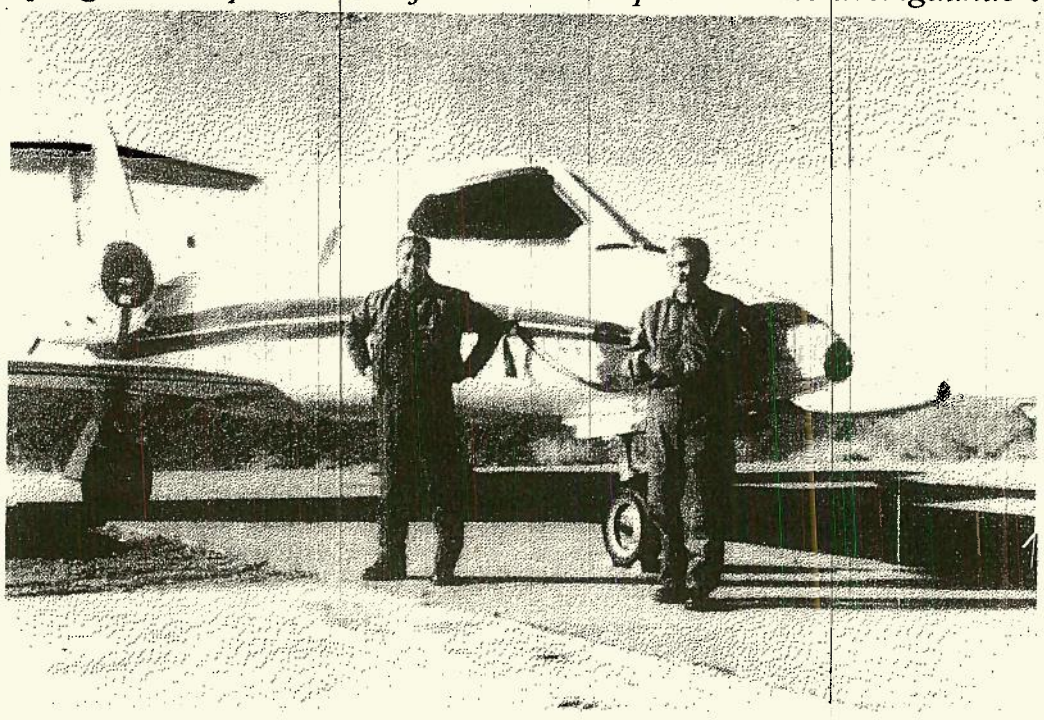
Si, bien temprano, va a ser un día largo, buenas noches.

La misión consistía en probar un nuevo equipo de comunicaciones entre el continente y nuestra gente en las islas, que además evitaría el vuelo de aviones antena que orbitaban en la mitad del recorrido entre éstas, que seguramente ya habrían sido detectados y podrían pasarlo mal. Volaría con mi compañero de incursiones anteriores: Capitán Arques, el que al serme presentado para nuestra primera misión, en un despegue en formación nocturna me preguntó: ¿Vos sabés formar? – No, ni idea, le contesto - ¿Y vos volaste un Lear 24 anteriormente? – No, jamás, me contestó. – Bueno, hagamos una cosa, vos formás y yo opero el avión desde la derecha. – Así, con toda esa "experiencia" partimos a nuestra primera misión de diversión en una gélida mañana comodorense. formando al T 23 comandado por el Capitán Martínez Villada.

En la segunda misión de ese día ya éramos tres a bordo para compartir éxitos y fracasos, mi compañero de siempre en nuestro JXA. Pedro Alcobe era parte del equipo como lo fué siempre. Nunca desde nuestra inexperiencia en éstas tareas, nos imaginamos que las olas pudieran ser tan grandes , vistas al regreso al ras del agua y que nuestro inolvidable Lear pudiera ser tan noble.

Esa noche hubo franco general para el Escuadrón Fénix; Juancito Crosa con su permanente buena onda me preguntó: ¿Venís al centro? – No Juan, mañana madrugamos – le respondí. Bueno, que te diviertas. – Al final de la noche dentro del casino, con mínima luz debido a la orden de oscurecimiento total, jugaban a las cartas y conversaban sobre los que volarían al otro día al amanecer. Abandonando el casino saludo al último oficial al retirarse y le pregunto: ¿Nos vemos mañana bien temprano? Sí, bien temprano, va ser un día largo, buenas noches.

Razones de autonomía seguramente influyeron para que a último momento fuese reemplazado nuestro Lear 24 por un 35. No me despertaron de acuerdo con el horario programado, pero mi reloj interior hizo que estuviese averiguando en el MITA.



¿Qué habría ocurrido con la orden de vuelo?. Me respondieron: cambio de órdenes y planes; eso es todo. A media mañana el duro golpe de la realidad hacía impacto en nuestros corazones: el T 24 había hecho su último despegue ese día. El iba hacia la gloria eterna, lugar de los elegidos. Terrible impacto para todos, luego el inexorable camino de la aceptación. Han pasado veinte años; todavía tengo el privilegio de seguir volando, y en esas noches fabulosas estrelladas pienso: detrás del brillo de qué estrella estarán ustedes compañeros míos. Aquellos con los que compartí momentos de mi vida y a los que no conocí personalmente pero siento muy cerca. ¡Qué pena lo que estarán viendo desde lo alto; qué poco hemos hecho para honrarlos. Ustedes no merecen un país como el que hoy tenemos. Sumido en otra guerra con innumerables frentes de ataque y muy pocas posibilidades de defensa. Con enorme desesperanza, creo que no hay peor guerra en la que se intenta combatir a múltiples enemigos agazapados en la oscuridad de la falta de patriotismo y de la mentira. Yo, hoy veinte años después, les pido perdón en mi nombre y en el de muchos que piensan como yo, por lo poco que pudimos hacer para honrar su sacrificio por la Patria. Hoy solo nos queda recordar a los que dieron todo por un ideal. (yo tuve el honor de convivir con ellos) y separémosnos de los que se vanaglorian de hechos y acciones que solo están en su imaginación, siempre alejada de la verdad histórica; pero nadie escapa del espejo y de la almohada. Espero que las generaciones venideras nunca olviden esta gesta; yo les garantizo que el valor y el esfuerzo con lo poco que se contaba fué enorme.

¿Nos vamos bien temprano, Vice Comodoro De la Colina?

Si, bien temprano Alférez Miranda, va a ser un largo día, buenas noches.

Y como los caballeros cumplen su palabra, seguro que algún día y en algún lugar nos encontraremos. Creo que esta pequeña historia veinte años después debía ser contada.

Carlos Miranda-Alférez(R)
Escuadrón Fénix

Somos objeto de la incoherencia general; somos parte de una gran construcción y para descubrir su esqueleto se necesita mucho tiempo, mucho silencio y mucha perspectiva.
A.de SAINT EXUPERY (Piloto de guerra)

BUENOS AIRES, 7 de Mayo de 1976

OBJETO: Informar

AL COMANDANTE DE PERSONAL.

1. Habiendo tomado conocimiento de la Resolución N°251/76 (BAR 1933), ordenando mi pase a situación de Disponibilidad, solicito al señor Comandante quiera tener a bien ordenar se incluya la presente nota en mi legajo personal.

2. Durante dieciseis (16) años he desarrollado mi actividad con auténtica y reconocida vocación de servicio, volcando el entusiasmo propio de quien ama a la Institución y, a través de ella, a la Patria.

3. En los últimos años, desempeñándome en cargos y destinos con que me honrara la Superioridad, tomé estrecho contacto con la realidad que vivían la Nación, sus instituciones y sus hombres.

4. Durante el año 1975, debido a innumerables razones de la más diversa índole (personal, familiar, profesional, institucional y nacional), me encontré condicionado por presiones externas e internas que finalmente derivaron en una sucesión inusitada de sanciones, recursos, calificaciones y solicitudes de tribunales de honor que finalmente provocaron la presente situación.

5. Algunos antecedentes y datos sobre lo ocurrido constan a través de los recursos elevados, en mi legajo. Otros, solamente están en la memoria y la conciencia de los oficiales que intervinieron en los hechos. Los más, pertenecen a la crónica del período que nos tocó vivir.

6. Reconozco que pude haber cometido errores de forma en mis presentaciones escritas y quizás en algunos de mis actos, posiblemente por la inexperiencia propia de mi grado en este tipo de situaciones, pero afirmo haberme guiado permanentemente como he creído que estaba obligado a hacerlo un verdadero hombre de armas.

7. En ningún caso me he apartado de lo que consideré reglamentario, y he tenido permanentemente en cuenta los invalorables conceptos contenidos en el Reglamento del Régimen del Servicio (RAG 11) y en el Reglamento de los Tribunales de Honor de las Fuerzas Armadas (PC 92-01).

-//-

8. El desenlace deja huellas muy profundas en mi espíritu pero no destruye mi vocación de soldado.

9. La presente solicitud tiene como intenciones:

a) Dejar constancia cabal de mi interpretación de los hechos ocurridos.

b) Expresar que no he elevado reclamo a la calificación impuesta por haber perdido momentáneamente la fé en la interpretación humana de lo establecido en los Reglamentos mencionados en el párrafo 7.

c) Reiterar mi estricta subordinación a las Leyes y Reglamentos Militares vigentes en cuanto están dirigidas al logro de objetivos superiores.

Capitán JORGE LUIS PAEZ
(E Air 1830)

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO DE PERSONAL
Div. Docum. y Registros

C. E. .....

Certifico que el Capitán D. Jorge Luis PAEZ (E. Air.1830), desde su incorporación a la Fuerza Aérea al 31 de enero de 1976, ha cumplido la siguiente actividad de vuelo en aviones:

	Piloto	Copiloto
Sobre Aeródromo de día	543:05 hs.	48:40 hs.
Sobre Aeródromo de noche ...	52:05 hs.	22:15 hs.
Travesía de día	973:25 hs.	174:40 hs.
Travesía de noche	14:15 hs.	13:50 hs.
Instructor de día	1044:40 hs.	--.-- hs.
Instructor de noche	54:50 hs.	--.-- hs.
TOTALES	2682:20 hs.	259:25 hs.
Instrumental (Real)	71:25 hs.	62:05 hs.
Instrumental (Bajo Capota).....	165:30 hs.	
E.T.V.I.	40:30 hs.	

Aviones volados como piloto: Beechcraft B-45, Morane Saulnier 760 "Paris", Gloster Meteor IV y Fokker F.27.

Se extiende el presente a requerimiento del interesado en Buenos Aires, a los veintisiete dias del mes de abril de mil novecientos setenta y seis.-

FUERZA AEREA ARGENTINA
JEFE DE PERSONAL

ANDRES RUBEN DUBOS
Vicecomodoro
Jefe División Doc. y Registros

5

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO DE PERSONAL
Div. Documen. y Registros

C. E. .....

Certifico que el Capitán D. Jorge Luis PAEZ (E. Air.1830) desde su incorporación a la Fuerza Aérea al 31 de enero de 1976, ha cumplido la siguiente actividad de vuelo en Helicópteros:

	Piloto	Copiloto
Sobre Aeródromo de día	140:20 hs.	19:50 hs.
Sobre Aeródromo de noche	04:35 hs.	01:45 hs.
Travesía de día	231:40 hs.	52:55 hs.
Travesía de noche	09:00 hs.	00:20 hs.
Instructor de día	12:35 hs.	--.-- hs.
Instructor de noche	01:00 hs.	--.-- hs.
TOTALES	399:10 hs.	74:50 hs.
Instrumental (Real)	01:40 hs.	01:00 hs.
Instrumental (Bajo Capota)...		01:20 hs.

Helicópteros volados como piloto: Bell UH-1H "Huey", Bell 47 G2A y Hughes 500 369 HE/M.-

Se extiende el presente a requerimiento del interesado en Buenos Aires, a los veintisiete dias del mes de abril de mil novecientos setenta y seis.-

FUERZA AEREA ARGENTINA ★ COMANDO DE PERSONAL ★

ANDRES RUBEN DUBOS
Vicecomodoro
Jefe División Doc. y Registros

BUENOS AIRES, 1° de marzo de 1982.

OBJETO: Solicitar autorización.

AL JEFE I - PERSONAL

1. Solicito al señor Jefe quiera tener a bien solicitar ante quien corresponda que el suscripto reciba adiestramiento en vuelo de aeronaves militares de combate, durante la paz, con miras a su aprovechamiento en tiempos de guerra.

2. Fundamento lo solicitado teniendo en cuenta lo siguiente:

1°) El suscripto mantiene la aptitud psicofisica para el vuelo, pués se desempeña en la actualidad, como Primer Oficial en Douglas DC-9 Serie 80, volando en la Empresa "Austral Líneas Aéreas".

2°) Actualmente la experiencia de vuelo acumulada supera las 7.000 horas.

3. Cada vez que el suscripto ha sido convocado por situaciones próximas al enfrentamiento armado, no ocupó cargos en Unidades aéreas, sinó que fue destinado como OCAA en 1978, y como OEEFA durante 1981.

4. Como Oficial de la Fuerza Aérea en actividad, he volado Beechcraft "Mentor B-45", Morane Saulnier M5 760, Gloster Meteor MK IV, Fokker F-27 y los helicópteros Hughes 500 y Bell UH 1H, hasta 1976. Como Piloto de línea aérea, he volado BAC 1-11 y Douglas DC-9 Serie 50 y 80.

Capitán (R) JORGE LUIS PAEZ

Adm. Laura C. de Sosa

7

BUENOS AIRES, 23 de marzo de 1982.

OBJETO: Informar.

AL JEFE DEL ESTADO MAYOR DEL COMANDO DE OPERACIONES AEREAS.

1. Adjunto elevo al señor Jefe fotocopia del informe "SECRETO" al señor Comandante de Operaciones Aéreas, originado por el suscripto con fecha 21 de febrero de 1979, relativo a la posibilidad de utilización de aeronaves civiles en la ejecución de operaciones aéreas militareas ofensivas. (ANEXO 1).

2. Asimismo, en caso que se considere viable y conveniente la continuación de los estudios y tareas conducentes a la preparación preventiva de ese tipo de operaciones, el suscripto sugiere lo siguiente:

1º) Designar un Oficial que impulse y lleve a cabo las tareas conducentes a preparar los elementos e información necesarios para la planificación y ejecución del tipo de Operaciones Aéreas propuestas. Debido a las características poco convencionales de los conceptos e ideas que se deben manejar, el suscripto sugiere ser designado para llevar a cabo las tareas emergentes, debido a razones de índole objetivas y subjetivas.

a) Capitán retirado, Escalafón Aire, 7.000 horas de vuelo, Ex-Jefe Escuadrón Aéreo de COIN, 40 años.

b) Conocimiento del tema, espíritu para llevarlo a cabo.

2º) Asignar al mismo Oficial las tareas de:

a) Organizar las actividades en tiempo de paz, conducentes a optimizar la utilización en caso de guerra;

b) Mantener actualizados datos de personal y material;

c) Proponer a la Superioridad las medidas conducentes a obtener el máximo grado de apresto posible, dentro de las características de las operaciones propuestas.

d) Informar a la Superioridad sobre las etapas alcanzadas, cuando le sea requerido;

e) Mantener el secreto de toda la actividad.

///

///

3°) Proporcionar a ese Oficial la condición de revista conveniente a efectos de obtener:

a) Estabilidad y permanencia en el cargo, a traves del tiempo;

b) Posibilidad de mantener el secreto, al no existir una organización de proporciones;

c) No originar erogaciones significativas.

4°) Promover la incorporación del Capitán (R) JORGE LUIS PAEZ ALLENDE en las condiciones establecidas en el Artículo 62 de la Ley 19.101 para el Personal Militar (LAM), a efectos de colaborar en las tareas conducentes enunciadas en los incisos 1°) y 2°).

3. Al respecto, informo al señor Jefe que el suscripto ha sido propuesto para desempeñarse como Secretario del Consejo de Guerra Permanente para Personal Subalterno, Tropa y Alumnos, según COMESIN N° 23657 de fecha 27-NOV-81, cuya fotocopia adjunto (ANEXO 2).

4. Asimismo, considero importante informar al señor Jefe que:

1°) El suscripto egresó en el año 1963 junto con la Promoción XXIX de la Escuela de Aviación Militar y los destinos sucesivos fueron:

a) 1964 - CAM Curso Supervivencia;

b) 1965 - VII Br.Aé. - CB2;

c) 1966 - VII Br.Aé. - CB2;

d) 1967 - I Br.Aé. - G.1 Ataque - CEPOE - Instructor de Vuelo;

e) 1968 - I Br.Aé. - G.1 COIN - Instructor de Tiro y Bombardeo - Curso Supervivencia - Curso Helicópteros;

f) 1969 - VII Br.Aé. - BAM Mariano Moreno - Jefe Ella. CAOR;

g) 1970 - VII Br.Aé. Jefe de Ella. G1 COIN - Jefe Serv. Transportes;

h) 1971 - Campaña Antártica (BELL -UH-1H) Pase a la EAM - Jefe Subunidad COIN;

i) 1972 - EAM - Instructor de Vuelo;

j) 1973 - VII Br.Aé - Grupo COIN - Jefe Ella.Operativa-Adscripto Helicópteros;

k) 1974 - VII Br.Aé. - Jefe Escuadrón Aéreo COIN - Adscripto Helicópteros;

l) 1975 - I Br.Aé. - Jefe Serv.Transportes - Adscripto F -27;

///

///

2º) Durante 1974, como Jefe del Escuadrón Aéreo de Contrainsurgencia, ejercido con el grado de Capitán en el segundo año, el suscripto mereció la calificación de "Excepcional". Posteriormente, durante 1975, de pase a la Ia. Brigada Aérea y luego de haber elevado varios Tribunales de Honor y recursos, el suscripto fue sancionado con sesenta y ocho (68) dias de arresto, calificado "Inferior a lo normal", puesto en Disponibilidad, "IFG" y retiro obligatorio. Todo esto ocurrió en la segunda mitad de 1975. El enrarecido ambiente político nacional e institucional de ese momento, sumado a la trayectoria de cargos, destinos y especialidades, en que se desempeñara el suscripto, sumados a las personalidades y condiciones morales de los protagonistas de esos momentos, deben tenerse en cuenta para dilucidar las razones de la condición de Oficial Retirado del suscripto, retirado en el cuarto año del grado de Capitán (17 años simples de servicios, 27 años computados). (Retiro con haber equivalente al 58%).

3º) Posteriormente al retiro, el suscripto se ha desempeñado como:

a) Gerente Comercial de FIGUEROA BONAPARTE HNOS. SCC, desde 1976 hasta 1981, en que la empresa se presentó en quiebra.

b) Piloto de Austral Líneas Aéreas desde 1977 (Copiloto de BAC I 11) hasta la fecha, copiloto de Douglas DC9 series 50 y Super 80. Total horas de vuelo: 7.000:00;

c) Oficial convocado, durante fines de 1978 en el CATONO, como OCAA; Durante 1981, como OEEFA.

4º) El suscripto ha solicitado verbalmente autorización para realizar adiestramiento en aeronaves de combate, reiteradamente, durante los años 1978, 1979, 1980 y 1981. Durante 1982, lo ha realizado por escrito. (ANEXO 3).

5º) El suscripto considera que está capacitado para colaborar en las tareas que motivan el presente expediente, sin perjuicio de funciones en su relación con la solicitud expresada en el COMESIN 23657 (ANEXO 2), y desea dejar constancia que siempre ha mantenido elevado su espíritu militar y su vocación de servir a la Patria, sin hacer distinción de grupos o de sectores.

Capitán (R) JORGE LUIS PAEZ

10

CAPITAN (R) JORGE LUIS PAEZ ALLENDE

COMANDANTE DE OPERACIONES AEREAS Bs.As., 21 febrero 79

SITUACION UNIDAD AEREA ESPECIAL.

1. Durante los últimos meses de 1978, debido al problema limítrofe con Chile, el Sr. Brigadier (R) D. GILBERTO HIDALGO OLIVA secundado por el Capitán (R) D. ENRIQUE EDUARDO WILKINSON y el Capitán (R) D. JORGE LUIS PAEZ ALLENDE, desarrollaron una serie de tareas condunentes a la organización de una Unidad Aérea Especial para el empleo militar ofensivo de aeronaves civiles. Este hecho, por iniciativa del Sr. Brigadier (R) D. GILBERTO HIDALGO OLIVA, fué realizado con el conocimiento del Sr. Comandante General de la F.A.A. Brigadier General D. ORLANDO RAMON AGOSTI.

2. Para ese fin se previó la utilización de las aeronaves bimotores que se mencionan a continuación:

1º) PIPER "AZTECA".

2º) BEECHCRAFT "BARON".

de los cuales existen en total, aproximadamente 140 aeronaves matriculadas en el país (sumando los dos tipos de avión).

3. Para operar las aeronaves, se cuenta con todos los pilotos civiles del país, en un número aproximado a 5.500 hombres sumando las patentes TLA, comerciales y privados que actualmente ejercen la actividad de vuelo (Dato del Gabinete Psicofisiológico del INMAE).

4. Para la conducción de la Unidad Aérea se contó con el siguiente personal militar:

1º) Brigadier (R) D. GILBERTO HIDALGO OLIVA (E.Air.).

2º) Capitán (R) D. ENRIQUE EDUARDO WILKINSON (E.Gen.).

3º) Capitán (R) D. JORGE LUIS PAEZ ALLENDE (E.Air.).

apreciándose la falta de un oficial retirado del Escalafón Técnico para completar la dotación del organigrama tentativo. Se estima como conveniente la inclusión del Capitán (R) D. GUILLERMO CEBALLOS (E.Tec.), quien cuenta con especialidad profesional, condiciones personales y disposición de ánimo voluntario necesario para la tarea.

5. Para la conducción de las escuadrillas de aeronaves civiles, se pensó en la posibilidad de solicitar a la superioridad la asignación de algunos oficiales retirados de la Fuerza Aérea, por ejemplo:

///

11

///

1°) 1er.Ten.(R) D. EXEQUIEL MARTINEZ (E.Air.).

2°) Teniente (R) D. HECTOR DIAZ (E.Air.).

3°) Teniente (R) D. ERNESTO GABOTO (E.Air.).

4°) Teniente (R) D. JORGE ZARLENGA (E.Air.).

5°) Teniente (R) D. CARLOS SISTER (E.Air.).

u otros oficiales retirados que voluntariamente se ofrecieran a volar en la Unidad Aérea Especial.

6. Asimismo, para mantener elevado el espíritu agresivo, que debe caracterizar a la Unidad, se previó la aceptación de algún personal civil (no pilotos), pero con conocimientos de diversas formas de combate personal, tiro terrestre, artes marciales, etc., quienes voluntariamente se ofrecieron a colaborar en la tarea.

7. En lo referente al personal, solamente queda el interrogante del personal de armeros, para la Unidad; se pensó en solicitar a la superioridad la asiganción de dos suboficiales armeros del Cuerpo Comando - Escalafón Técnico:

1°) Uno de la Subespecialidad Munición Explosivos y Propulsantes, quién tendrá a su cargo el Gel para la confección del Napalm, la máquina mezcladora del mismo, y el llenado de las carcazas de bombas de Napalm.

2°) Uno de la Subespecialidad Armamento Aéreo, quién armará los aviones y colocará las espoletas.

ambos suboficiales serán ayudados en sus tareas por personal civil voluntario que la Unidad designará oportunamente.

8. En cuanto al material de aviones de la Unidad, es posible la utilización de otras aeronaves que las mencionadas en párrafo 2, pero hasta el presente solamente se ha adaptado armamento en el PIPER AZTECA PA 23, y se piensa realizarlo en el BEECHCRAFT BARON, por las características de sus estructuras de fuselajes.

9. El día jueves 4 de enero, a las 11:55 horas, en la VII BRIGADA AEREA se realizó el lanzamiento de una bomba NAPALM de 100 Kgs. utilizando un avión PIPER PA 23 "AZTECA" matrícula LV-JGL, con asistencia del Jefe de Operaciones de la VII BRIGADA AEREA Comodoro D. ANGEL GUTIERREZ y del Vicecomodoro D. RICARDO VALENZUELA, del Departamento Investigación y Desarrollo. También ese día, Inteligencia de la Fuerza Aérea filmó el evento, del cual guarda una película en blanco y negro en el Edificio Cóndor.
El lanzamiento fué un éxito total y el avión utilizado se comportó en forma absolutamente normal. Piloto que efectuó el lanzamiento: Capitán D. JORGE LUIS PAEZ ALLENDE.

///

///

10. El lanzamiento fué realizado utilizando un gancho soporte de bombas diseñado por el Capitán D. JORGE LUIS PAEZ ALLENDE y construído por el señor LUIS DAMMNOTTI con elementos de circunstancias en el Taller DAMMNOTTI HNOS. y PLUS, de Don Torcuato.

11. La aplicación del gancho soporte de bomba fué ejecutada por los hermanos DAMMNOTTI, en el taller de su propiedad, en el avión PIPER PA 23 "AZTECA" LV-JGL, perteneciente a la sucesión JOSEFINA CELINA VICTORIA ALZAGA de SANCHEZ ELIA, previa autorización del Administrador Judicial señor ENRIQUE BOLSHAUSER.

12. Debido a la falta de existencia de elementos Lanzabombas en la F.A.A. la construcción del gancho soporte fué realizado por la Unidad Aérea Especial, utilizando chapa de hierro, hierros de construcción y tornillos totalmente standard y de existencia en el mercado local.

13. El accionamiento del sistema lanzador de bombas es manual, directo, y la construcción del mismo puede calificarse como: barato, confiable, sencillo, seguro, y de fácil fabricación en serie.

14. Actualmente se piensa practicar el vuelo y lanzamiento de 3 (TRES) bombas Napalm de 100 Kgs. desde el PIPER "AZTECA", con lo cual quedaría demostrada la posibilidad de utilización del mencionado avión en la versión 3 Napalm (de 100 Kgs. c/u.) por avión. La modificación del avión original es mínima e imperceptible, y demanda dos horas por avión (si se cuenta con el lanza bombas ya construído totalmente).

15. Como todas las bombas están colocadas debajo del fuselaje del avión, solamente quedan 5 cms. entre bomba y bomba, por lo cual el lanzamiento debe efectuarse una por una debido a la posibilidad de choque entre ellas, en caso de lanzarlas simultáneamente.

16. Se ha pensado, también en la fabricación de un "POD" conteniendo una ametralladora de 7,62 mm. con su munición, la cual podrá ser colgada en el lanza bombas central con accionamiento desde la cabina, por el piloto. En caso de concretarse su fabricación, puede utilizarse la versión 2 Napalm de 100 Kgs. más una ametralladora 7,62 mm. la cual el suscripto considera como la más conveniente para ataques a OO.MM. enemigos.

17. La Unidad Especial puede estar capacitada para realizar un gran número de misiones diarias por avión, debido a su falta de problemas en lo relativo a:

1°) Estado de los aviones.

2°) Stock de repuestos existentes.

3°) Personal de mecánicos idóneos.

4°) Tripulaciones de pilotos civiles.

///

///

Se ha estimado como posible la realización de hasta 7 (SIETE) misiones diarias por avión.

18. La Unidad tiene como factores que pueden limitar su capacidad operativa, en lo relativo a la cantidad de misiones diarias, los siguientes factores.

1º) Abastecimiento de combustible (nafta 100/130 octanos).

2º) Abastecimiento de GEL, carcazas de 100 Kgs. y espoletas.

19. El resto de los problemas logísticos serán resueltos en el momento por la Unidad, sin dependencia de la F.A.A. (alojamiento, racionamiento, apoyo técnico, seguridad, transporte y comunicaciones), salvo lo expresado en párrafos 4 y 6, relativo al Oficial Jefe del Escalafón Técnico, y los armeros especialistas, y a algún equipamiento mínimo que podrá ser provisto por la F.A.A., haciendo las previsiones pertinentes.

20. También se ha previsto que será necesario solicitar a la superioridad la provisión de 2 (DOS) máquinas mezcladoras de Napalm en servicio, y los elementos accesorios de éstas para cumplir la tarea.

21. Si se desarrrollara el POD con la ametralladora 7,62 mm., será necesario prever la munición y el personal para proporcionar mantenimiento a éste material.

22. Respecto al estado de apresto de la Unidad, puede decirse que no es necesario, salvo que la superioridad prevea conflictos internacionales próximos o inminentes. En tal caso, será suficiente contar con los oficiales mencionados en párrafo 1, quienes podrán poner en marcha lo necesario para ejecutar la tarea.

23. Para tal fin, será conveniente prever la dopción de una serie de medidas que se enumeran en hoja aparte, como "ACCIONES RECOMENDADAS" (fojas 6 y 7).

24. Respecto a la instrucción de los pilotos civiles, no se considera neceario impartir ninguna, debido a las características del material de armamento que se utilizará. También debe tenerse en cuenta que es una instrucción especializada que no conviene proporcionarla por razones de seguridad interna. Llegado el caso estará a cargo del Capitán (R) D. JORGE LUIS PAEZ ALLENDE, en la parte Instrucción de Vuelo y Tiro Aéreo.

25. El resto de los escalones, Base y Técnico, estarán a cargo de los Capitanes WILKINSON y CEBALLOS, respectivamente.

///

///

26. Al respecto, el Capitán (R) D. ENRIQUE EDUARDO WILKINSON ya cuenta con gran parte de su tarea de planificación resuelta, en lo relativo al personal y material que serán necesarios.

27. La Unidad Aérea está concebida desde sus orígenes en la utilización de medios no convencionales, con técnicas no convencionales y desde aeródromos que habilitará oportunamente, según las circunstancias. Lógicamente, deberá existir un nivel de coordinación con el resto de la F.A.A., y dependencia del Comandante del Teatro, o quien la superioridad considere necesario, pero debe preverse que en operaciones reales será todo lo autónoma e independiente que sea posible, a fin de no entorpecer las actividades de las Unidades de la Fuerza Aérea, y de no menguar la presión a ejercer sobre el enemigo durante el combate.

28. La Unidad estará capacitada para ejercer las operaciones aéreas de:

1º) Interdicción: En el territorio enemigo destruyendo vehículos de todo tipo e instalaciones (3 NAP o 2 NAP y 1 AMT).

2º) Apoyo de fuego directo: Por sus características, la bomba de 100 Kgs. de Napalm puede utilizarse contra blindados con éxito (2 NAP 1 AMT).

3º) Contribución al logro de Superioridad Aérea: Será posible el ataque a aviones de combate en tierra cuando no estén defendidos por Artillería Antiaérea o cuando lo estén escasamente (2 NAP 1 AMT).

4º) Transporte:

a) de pequeñas unidades de comandos, al territorio enemigo.

b) de personal propio del Escuadrón (evacuación).

c) de abastecimiento a propia tropa en territorio enemigo (pequeñas cantidades).

5º) Búsqueda y Salvamento: de las tripulaciones propias, en territorio enemigo, en operaciones de rescate.

29. Cada oficial retirado de la F.A. que ha sido mencionado en los párrafos anteriores, está perfectamente imbuído del espíritu que debe primar en los hombres que conduzcan a la Unidad, y todos tenemos exacta noción de la inferioridad del material aéreo que disponemos, relativamente comparado con los aviones de combate, pero también somos conscientes que es precisamente el ESPIRITU de los combatientes quien define las acciones, independiente de las aeronaves y los medios materiales que se dispongan.

///

///

30. Asimismo, es importante destacar que, durante los últimos meses de diciembre de 1978, la Unidad ha contado con el ofrecimiento voluntario y entusiasta de personal civil de las mas diversas extracciones y profesiones que han puesto de manifiesto un espíritu aguerrido y valeroso. Muchos de ellos no podrían, quizás, ser incorporados en las unidades regulares u ortodoxas de la Fuerzas, por distintas razones, y en tal caso la Nación en peligro no podría aprovechar la capacidad de esos ciudadanos para combatir.
La Unidad cree poder proporcionar un lugar en el combate a todo ese personal incrementando así, en definitiva, el poder ofensivo de la F.A.A., sin interferir el normal desenvolvimiento de las actividades de ésta.

Capitán (R) D. JORGE LUIS FAEZ ALLENDE

16

ACCIONES RECOMENDADAS

1. Proporcionar nivel orgánico y designación a la Unidad (por ejemplo: Escuadrón "FENIX" o Escuadrón "CERO").

2. El Comando de Regiones Aéreas deberá:

1°) Ordenar que todo el material de PIPER PA 23 "AZTECA" y BEECHCRAFT "BARON" existente en el país, sea afectado a la Unidad, en caso de movilización.
Es posible que también sean convertidos en aviones de ataque los PIPER NAVAJOS y los CESSNAS 310 (bimotores). En tal caso también podrán ser afectados a la Unidad, y deberá preverse que no sean destinados a otras tareas.

2°) Proveerá información actualizada sobre pilotos, aviones, etc. que la Unidad requiera.

3°) Preverá la inclusión de un breve cuestionario que será contestado y firmado por cada piloto civil, donde exprese su voluntad de realizar o no operaciones ofensivas en caso de movilizado.

3. El Comando de Personal deberá:

1°) Prever la convocatoria de los oficiales que se hacen cargo de la Unidad:

a) Brigadier D. GILBERTO HIDALGO OLIVA.

b) Capitán D. ENRIQUE EDUARDO WILKINSON.

c) Capitán D. GUILLERMO CEBALLOS.

d) Capitán D. JORGE LUIS PAEZ ALLENDE.

2°) Prever la convocatoria de los oficiales Jefes de Ella. en situación de retiro que se detallan a continuación:

a) 1er.Ten. D. EXEQUIEL MARTINEZ.

b) Ten. D. HECTOR DIAZ.

c) Ten. D. ERNESTO GABOTO.

d) Ten. D. JORGE ZARLENGA.

e) Ten. D. CARLOS SISTER.

f) Todo otro oficial retirado que esté en condiciones psicofísicas y desee hacerlo.

3°) Prever la asignación de dos Suboficiales armeros.

4°) Prever la movilización del personal civil de pilotos y otros que la Jefatura de la Unidad solicite.

5°) Prever la posible utilización de las instalaciones de una BAM como punto de reunión e instrucción de la Unidad. En ese LUGAR se realizará la modificación de los aviones y se colocarán los lanza bombas (o en alguna Brigada del

///

///

Comando de Operaciones Aéreas).

4. El Comando de Material deberá:

1°) Proveer los elementos de apoyo que resulten necesarios para el cumplimiento de la misión.

2°) ordenará el almacenamiento de todo elemento en desuso de armamento, aviones, accesorios de armamento, miras, lanzabombas, etc., en un solo lugar y en condiciones adecuadas de conservación, para su posible utilización por parte de la Unidad.

3°) Proporcionará el apoyo y supervisión técnica en el diseño, construcción e instalación de armamento en aeronaves de dotación de la Unidad.

4°) Proverá la porvisión de elementos de toda índole que le sean requeridos para la Unidad, por el Comando de Operación Aéreas.

5. El Comando de Operaciones Aéreas deberá:

1°) Asignar el nivel orgánico y la relación de dependencia de la Unidad.

2°) Aprobar el modo de operación y planes de la Unidad.

3°) Determinar las tareas a realizar en tiempo de paz, en preguerra y en tiempo de guerra.

4°) Ordenar sean realizadas las previsiones de equipamiento de la Unidad:

a) Aeronaves (los aviones civiles mencionados y 1 Helicóptero)(modificaciones).

b) Armamento aéreo (fabricación en serie de los lanzabombas y los POD de AMT).

c) Armamento terrestre (1 Fal y 1 Escopeta por avión - 1 Pistola por persona).

d) Comunicaciones (2 BLU Terrestres y 2 VHF Terrestres).

e) Apoyo logístico (uniformes, y equipos personales, supervivencia).

5°) Solicitará a quién corresponda se efectúe el estudio y resolución de la situación legal y jerárquica del personal a convocar y/o movilizar, en tiempo y forma, a fin de cumplimentar las tareas emergentes.

6°) Preverá la posibilidadde movilización del personal de ofi-

///

///

ciales retirados, que conducen la Unidad, en el edificio sede del Comando de Operaciones Aéreas, a fin de actualizar la situación y previsiones al respecto.

Capitán (R) JORGE LUIS PAEZ AILLENDE

BUENOS AIRES, 1º de marzo de 1982.

OBJETO: Solicitar autorización.

AL JEFE I - PERSONAL

1. Solicito al señor Jefe quiera tener a bien solicitar ante quien corresponda que el suscripto reciba adiestramiento en vuelo de aeronaves militares de combate, durante la paz, con miras a su aprovechamiento en tiempos de guerra.

2. Fundamento lo solicitado teniendo en cuenta lo siguiente:

1º) El suscripto mantiene la aptitud psicofisica para el vuelo, pués se desempeña en la actualidad, como Primer Oficial en Douglas DC-9 Serie 80, volando en la Empresa "Austral Líneas Aéreas".

2º) Actualmente la experiencia de vuelo acumulada supera las 7.000 horas.

3. Cada vez que el suscripto ha sido convocado por situaciones próximas al enfrentamiento armado, no ocupó cargos en Unidades aéreas, sinó que fue destinado como OCAA en 1978, y como OEEFA durante 1981.

4. Como Oficial de la Fuerza Aérea en actividad, he volado Beechcraft "Mentor B-45", Morane Saulnier M5 760, Gloster Meteor MK IV, Fokker F-27 y los helicópteros Hughes 500 y Bell UH 1H, hasta 1976. Como Piloto de línea aérea, he volado BAC 1-11 y Douglas DC-9 Serie 50 y 80.

Capitán (R) JORGE LUIS PAEZ

Defensora
Laura C. de Sosa

FUERZA AEREA ARGENTINA
JEFATURA I - PERSONAL

BUENOS AIRES, 12 de Abril de 1982

OBJETO: Comunicar

AL Capitán (R)
Jorge Luis PAEZ

POR DISPOSICION DEL JEFE I - PERSONAL

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 61 de la Ley 19.101 (Ley para el Personal Militar), comunico a Ud. que deberá efectuar su presentación en la Jefatura I - Personal (Departamento Movilización y Reserva) - Oficina 148- Sector Rosa el día 13 de Abril de 1982 a las 08:30 horas, a prestar Servicios Militares como convocado al Departamento Planes y Programas del Comando de Operaciones.

Saludo a Ud. atentamente

FUERZA AEREA ARGENTINA

Comodoro JUAN CARLOS PASINI
Jefe Departamento Movilización y Reserva

CARACTERISTICAS OPERATIVAS Y TECNIC - AVIONES EJECUTIVOS LEAR JET CESSNA, CITATTION, ETC

TIPO DE AVION / CANT	P A X M A X	COMBUSTIBLE LTS / LBS	AUTONOMIA S/RESERVA (LONG RANGE)	VELOCIDAD KTS - MACH	CONSUMO/HORA LITROS / LBS	NIVEL VUELO (LR)	EQUIP VLF/ OMEGA (MAT)
C-500	6	1800/3800	03:30 (1300 nm)	310/53	500/1100	370	
C-501/2	6	2000/4100	04:15 (1500 nm)	320/54	530/1150	370	MGB
LR-24	6	3200/5600	04:15 (1650 nm)	420/74	800/1700	450	JKA-LRC
LR-25	8	3400/6050	04:15 (1600 nm)	420/74	850/1800	410	MBP-MNV
LR-35	8	3600/6240	06:15 (2500 nm)	420/74	600/1400	410	ALF-OFV-ONN
LR-36	5	4000/7150	07:15 (2900 nm)	420/0,74	600/1400	410	LOG (Doble)
MU-2/60(3)	8	1500/2700	05:20 (1450 nm)	270	350/600	270	OAN-ODZ
HS-125	10	5000/9040	06:30 (2300 nm)	375/0,68	1200/2000	410	ALW (Doble)

TECHOS MAXIMOS CERTIFICADOS

CITATTION: 41.000 ft (LV-TFM 43.000 ft).

LEAR JET: 24, 35, 36: 45.000 ft.

LEAR JET 25D: 51.000 ft

MU-2/60: 31.000

HS-125: 41.000

CARACTERISTICAS OPERATIVAS Y TECNICAS - AVIONES EJECUTIVOS LEAR JET, CESSNA, CITATTION, ETC

TIPO DE AVION / CANT	PAX MAX	COMBUSTIBLE LTS / LBS	AUTONOMIA S/RESERVA (LONG RANGE)	VELOCIDAD KTS - MACH	CONSUMO/HORA LITROS / LBS	NIVEL VUELO	EQUIP VLF/ OMEGA (MAT)
METRO	7	2500/	0900 (2100 n.m)	240	65 galones/Hora	(LR) 270	MRL
C-500	6	1800/3800	03:30 (1300 nm)	310/53	500/1100	370	
C-501/2	6	2000/4100	04:15 (1500 nm)	320/54	530/1150	370	MGB
LR-24	6	3200/5600	04:15 (1650 nm)	420/.74	800/1700	450	JXA-LRC
LR-25	8	3400/6050	04:15 (1600 nm)	420/.74	850/1800	410	MBP-MWV
LR-35	8	3600/6240	06:15 (2500 nm)	420/.74	600/1400	410	ALF-OFV-ONN
LR-36	5	4000/7150	07:15 (2900 nm)	420/0,74	600/1400	410	LOG (Doble)
MU-2/60(3)	8	1500/2700	05:20 (1450 nm)	270	350/600	270	OAN-ODZ
HS-125	10	5000/9040	06:30 (2300 nm)	375/0,68	1200/2000	410	ALW (Doble)
AC-690	7/6/5	/2600	04:30 (1000 n.m)	240	600	290	

TECHOS MAXIMOS CERTIFICADOS

CITATTION: 41.000 ft (LV-TFM 43.000 ft).

LEAR JET: 24, 35, 36: 45.000 ft.

LEAR JET 25D: 51.000 ft

MU-2/60: 31.000

HS-125: 41.000

AC-690:

METRO: 31.000

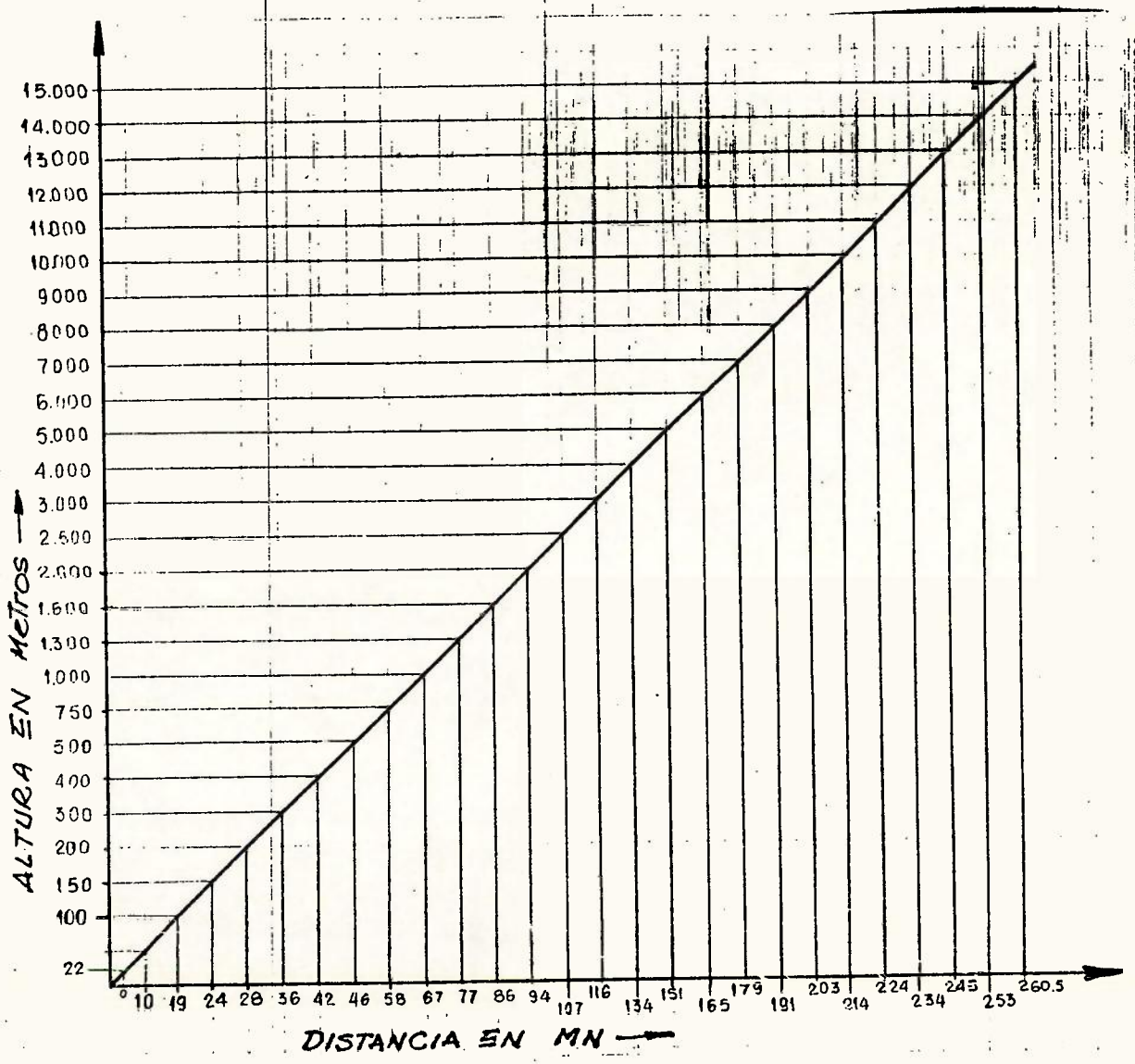
"FENIX"

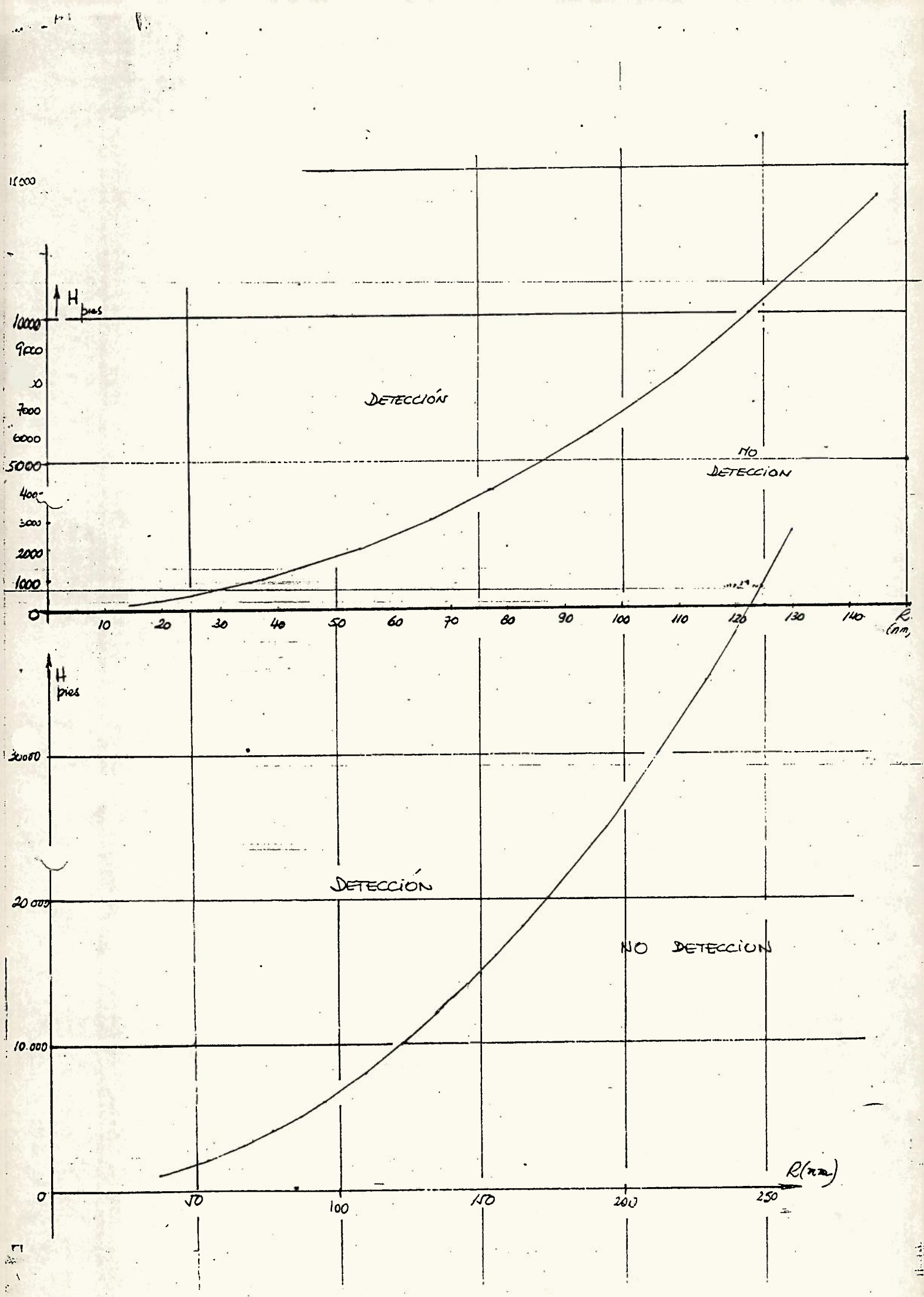
RADAR

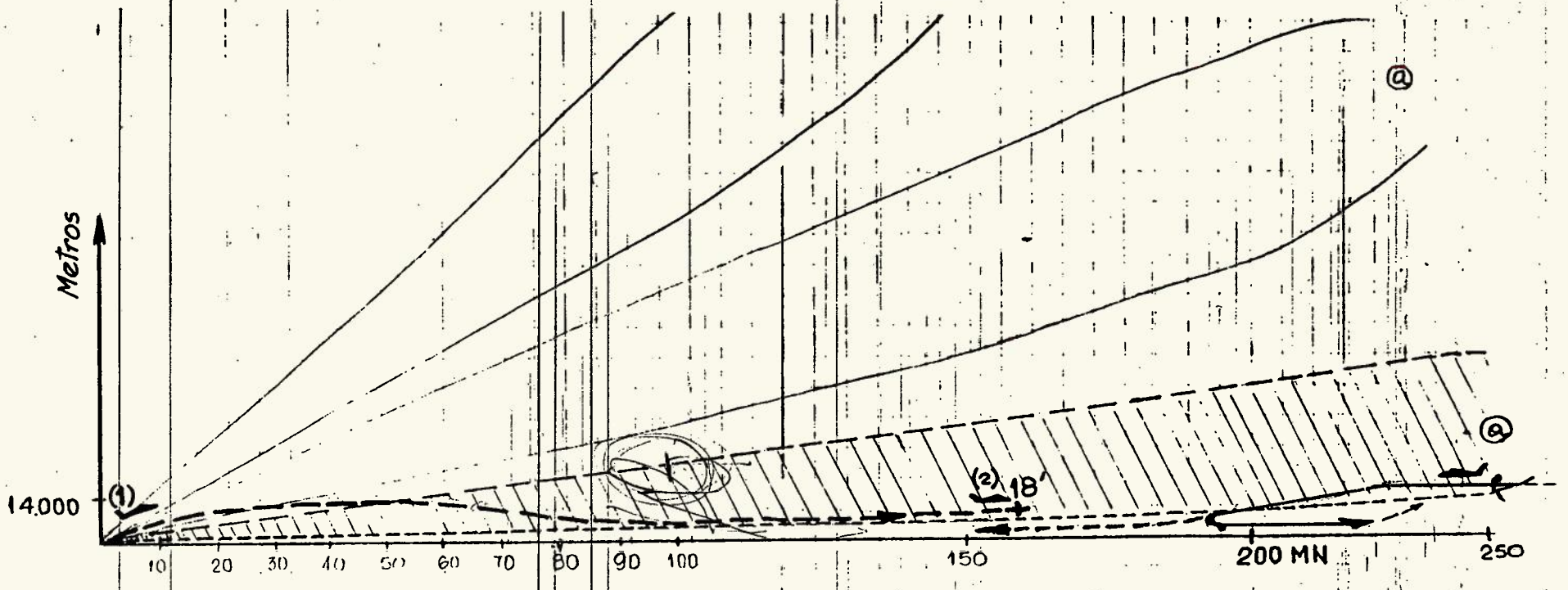
H (m)	Pies Rmax (Km)	MN	Pies
0	0	0	0
50	25.23	13.62	164
100	35.68	19.27	328
200	50.46	27.25	656
300	61.80	33.37	984
400	71.36	38.53	1312
500	79.78	43.08	1640
1.000	112.83	60.92	3281
2.000	159.56	86.16	6562
3.000	195.42	105.52	9843
4.000	225.65	121.84	13123
5.000	252.29	136.23	16404
6.000	276.37	149.23	19685
7.000	298.51	161.18	22966
8.000	319.12	172.31	26247
9.000	338.48	182.76	29528
10.000	356.79	192.65	32808

DISTANCIAS DE DETECCIÓN A DIFERENTES ALTURAS DE VUELO

ALTURAS		RADIO
PIE	METRO	M.N.
70	22	0.0
100	33	6.7
120	39	8.7
160	52	11,7
200	66.	14.0
300	98	18.6
400	131.	22.3
500	164.	25.5
600	197.	28.3
800	263.	33.2
1.000	328.	37.5
2.000	656.	54.0
3.000	984.	66.5
4.000	1312.	77.0
5.000	1640.	86.3
6.000	1970	94.6
7.000	2.300	102.3
8.000	2.625	109.4
9.000	2.950	116.1
10.000	3.280	122.4
12.000	3.930	134.2
14.000	4.600	145.0
16.000	5.250	155.1
18.000	5.900	164.5
20.000	6.560	173.5
25.000	8.200	194.0
30.000	9.850	212.6
35.000	11.500	229.6
40.000	13.130	245.5
45.000	14.800	260.4




H pies
10000
9000
8000
7000
6000
5000
4000
3000
2000
1000
0
DETECCIÓN
NO DETECCION
10
20
30
40
50
60
70
80
90
100
110
120
130
140
H pies
30000
20.000
10.000
0
DETECCIÓN
NO DETECCION
R(mm)
50
100
150
200
250



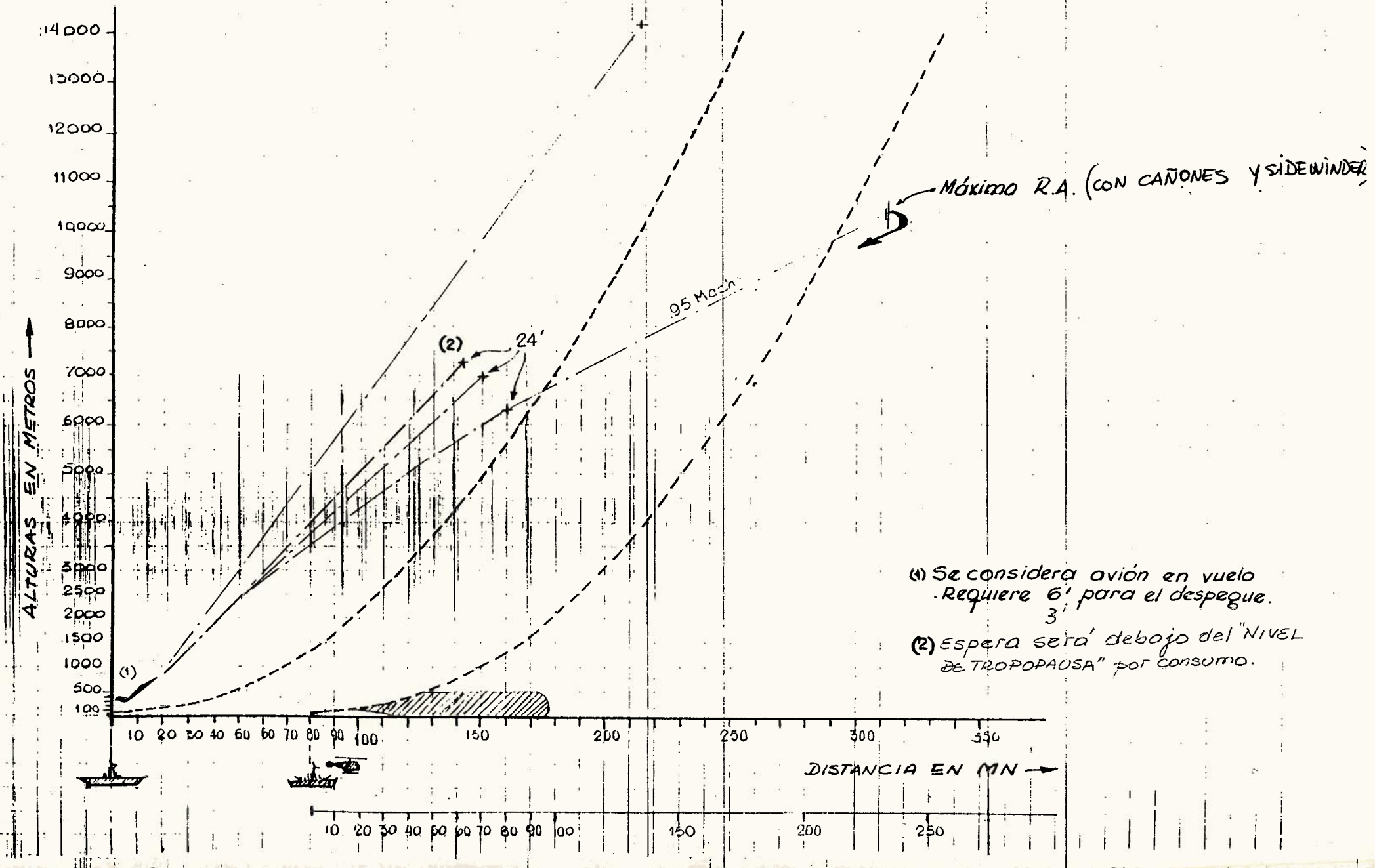
(1) POSIBILIDADES:

(a) AVION EN PISTA DEL PORTAVIONES: 6' (seis minutos) de demora para el despegue.-

(b) AVIÓN RECIEN DESPEGADO

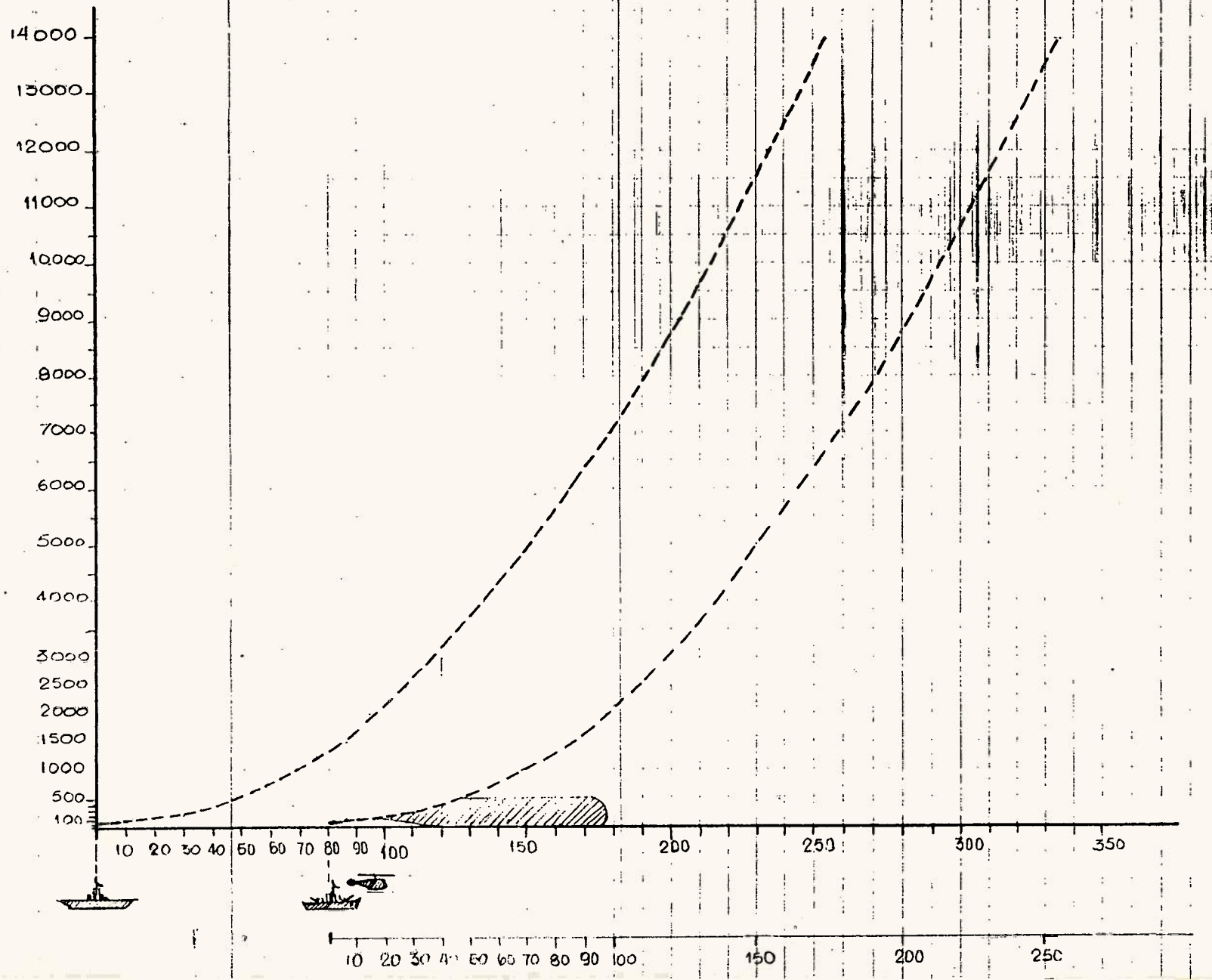
(2) Para (a) = 24'
Para (b) = 18'

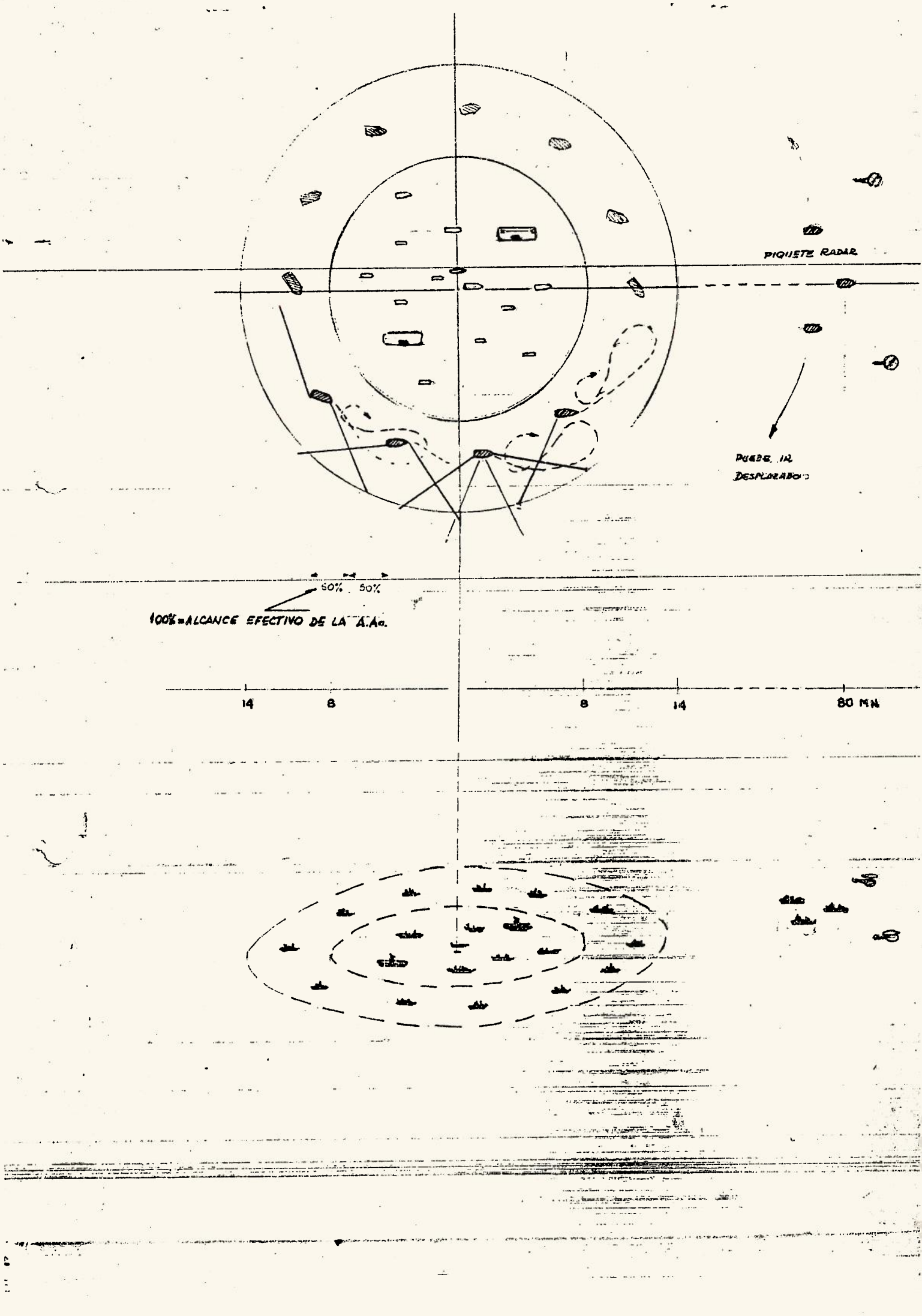
PERFIL DE ASCENSO "SEA HARRIER"

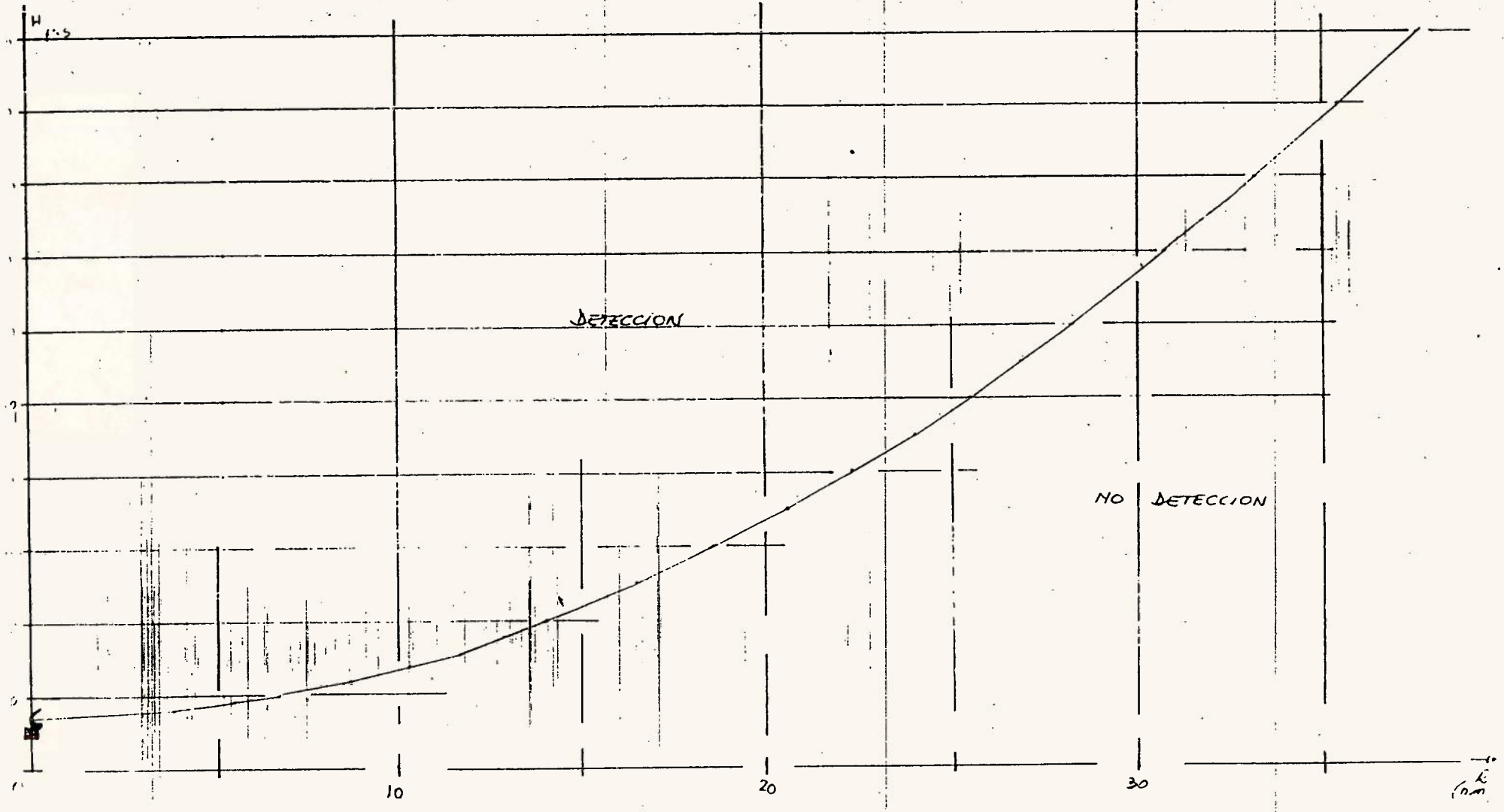


(1) Se considera avión en vuelo. Requiere 6' para el despegue.
3'

(2) Espera será debajo del "NIVEL DE TROPOPAUSA" por consumo.

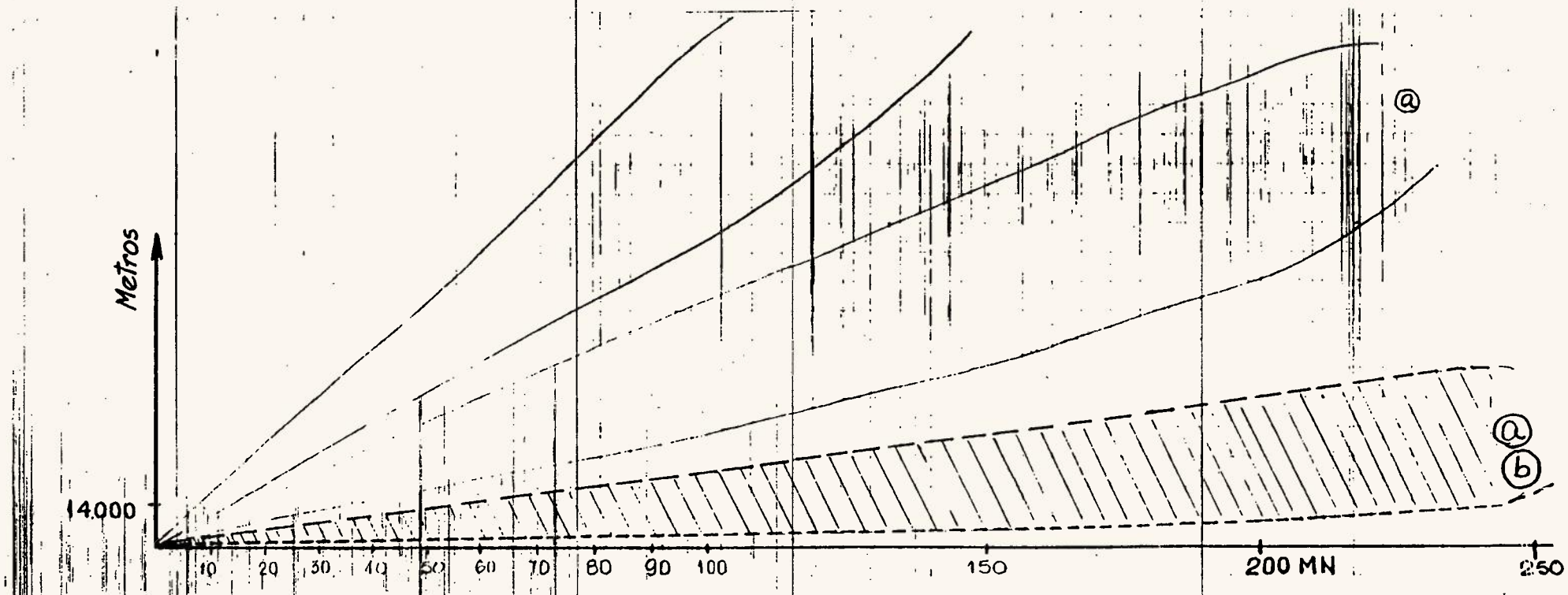

14000
13000
12000
11000
10000
9000
8000
7000
6000
5000
4000
3000
2500
2000
1500
1000
500
100
10 20 30 40 50 60 70 80 90 100
150
200
250
300
350
10 20 30 40 50 60 70 80 90 100
150
200
250


PIQUETE RADAR
PUEBLO IR
DESPLAZADO
50% 50%
100% = ALCANCE EFECTIVO DE LA A.Aa.
14
8
8
14
80 MN



$$R^2 = \left(\frac{H - 70}{0{,}6624}\right)^{1/2}$$

HORIZONTE RADAR



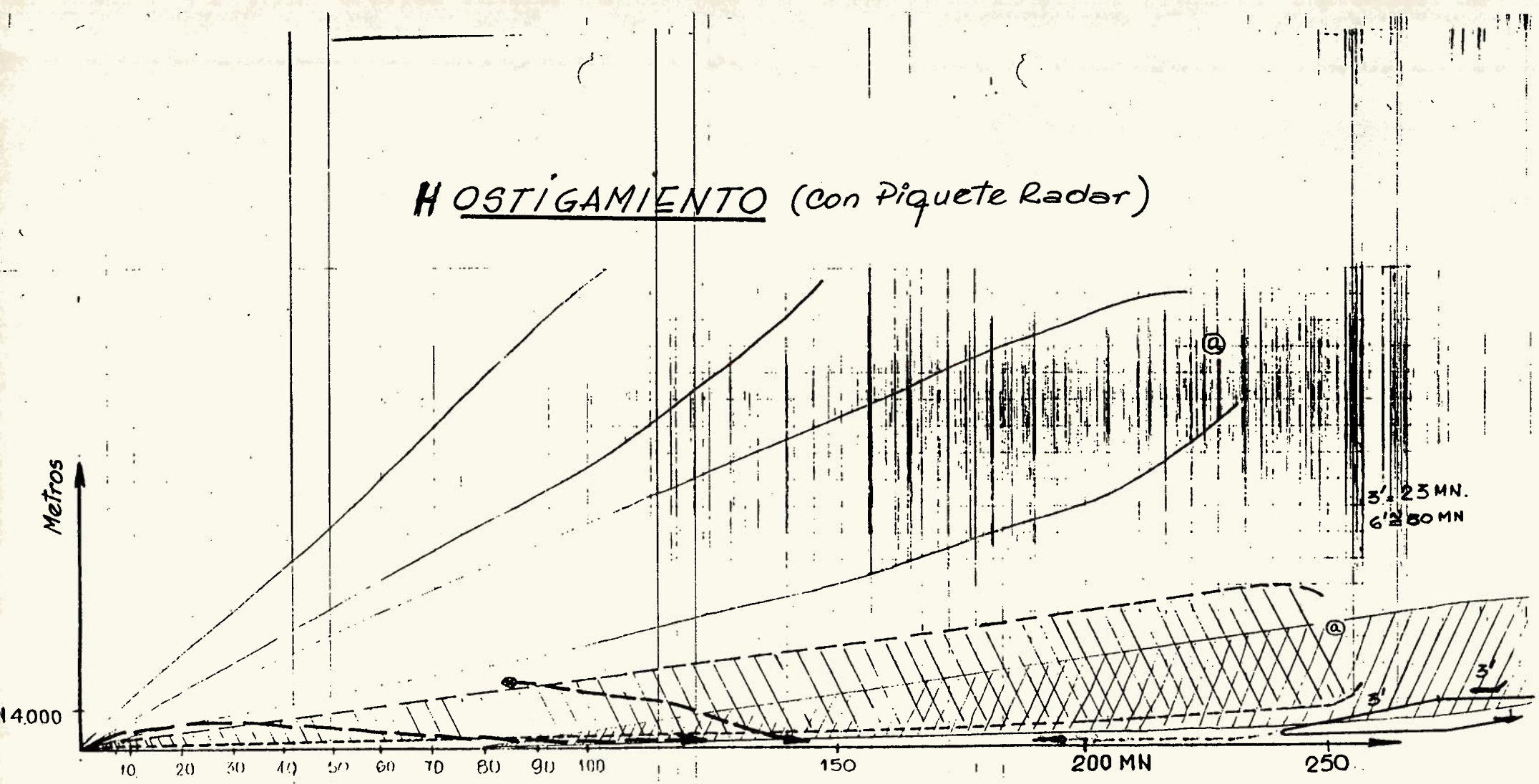
- La presente figura es un corte de RADAR REAL en escala.

IMPORTANTE: A efectos de poder graficar las alturas en una escala aceptable para trabajar con las mismas, se ha utilizado en las figuras siguientes una escala diferente para el eje de las ordenadas en relación al de las absisas.

a) A partir de las 230 MN el alcance dependerá de variables como propagación atmosférica, condiciones meteorológicas, etc.

b) El giro de la antena (Rd 995 - Flota) se encuentra en el órden de las 7 y 10 RPM, por lo tanto se estima una demora entre 12 y 18 segundos en la detección.

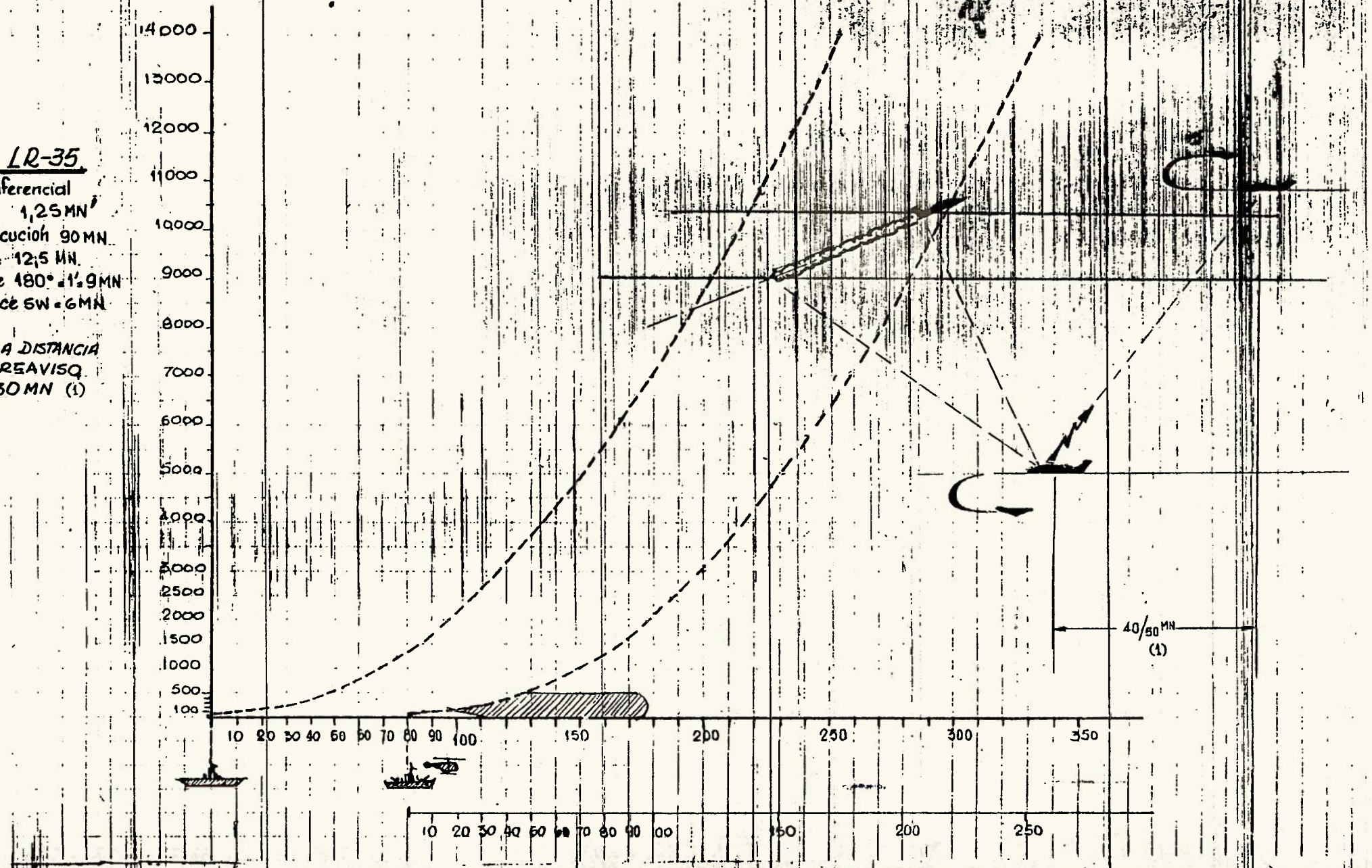
HOSTIGAMIENTO (Con Piquete Radar)



ALERTA POR ESTELA

Zona LR-35
Vel. Diferencial
1,25 MN
Persecución 90 MN
30') = 12,5 MN.
Viraje 180° = 1,9 MN
Alcance SW = 6 MN

MINIMA DISTANCIA
DE PREAVISO
30 MN (1)



COM. PASSINI ; MOVILIZACIÓN TEL 2582

ALOJAM. NÓMINA ORIGINAL DE INTEGRANTES DEL "FÉNIX"

	AVION	MATRICULA	PROPIETARIO	DATOS DEL PILOTO
CAMELA YPF → int 638	HAWKER SIDDELEY Hs 125-700B VLF DOBLE	LV-ALW	YPF Pte Roque Saenz Peña 777	X Anibal Dante POGGI Rubén Dario 2686 Olivos M-797-8279 X Rubén Omar PEREZ Lavalle 491 Temperley - ROBERTO MARIANI ✓ 613-6824
SJU	Lear Jet LR-35 VLF	LV-ALF	Loma Negra Roque Saenz Peña 636 TE 33-3021/0273	Edgardo ACOSTA Av Sta Fé 3071 12°"A" TE(M) 821-4922 Julían REDONDA Olazabal 2546 2°"9" TE 784-3108
HOTEL AUSTRAL	Lear Jet LR-35 VLF	LV-ONN	Dahm Automotores Maipú 3557 Olivos TE 791-2473/2728	Jorge Mac INTIRE Artigas 262 Ituzaingo TE 624-5663 Armando LOPEZ Pedro Goyena 1776 4° "B" TE 632-2090
	Lear Jet LR-25	LV-OEL	Editorial Sarmiento TE 361-1001 1051 Int: 6643 Musante	Mariano SALOTTI Barbosa 1147 Morón Roberto PIGNATO (h) Oro 2195 Castelar TE 629-2356
GRA	Lear Jet LR-35 VLF	LV-OFV	Terrabusi SA San José 1060	Harris STWWART Pirovano 916 Martinez TE 792-7703 Luis GARCIA Azcuénaga 1061 1°"5" TE 824-7996
	Lear Jet LR-25 VLF	LV-MMV	Bco de Italia y Río de la Plata	Roberto HARRIAGUE Julían Alvarez 2382 1°"3" Raúl GUEVARA España 668 San Isidro TE 743-9459
MOR X(TEC) X	Lear Jet LR-25 VLF	LV-MBP	Bco de Intercambio	Aldo José PIGNATO Oro 2195 Castelar TE 629-2356 Francisco VILLA VERDE Juan B Alberdi 1591 8 C
NO CONVOCADO-	Lear Jet LR-24 VLF	LV-LRC	Gobernación de Tierra del Fuego PERMANECERA A ÓRDENES GOBERNACIÓN	Mario A MARCONCINI Monobl. K "3" (Ushuaia) TE (0964) 91144 Rodolfo M POURRAIN Dirección de Aeronáutica (Ushuaia) TE (0964) 91717.
AUSTRAL HOTEL X	Lear Jet LR-36 VLF DOBLE	LV-LOG	Bunge y Born 311-4535	X Francisco ARONCENA Elortondo 1109 San Isidro TE 747-4035 Emil WILLIANS Ruta 26 y Esquina (M) X Carue Ingeniero MASCHWITZ TE 0321-41663.

Lear Jet LR-24 VLF	LV-JXA	Aeromaster TE 34-0051	Carlos MIRANDA Ecuador 159 Libertad Pcia Bs As TE 0220-41228 Pedro ALCOBE Lacarra 1920 Ituzaingo TE 624-3026
Lear Jet LR-24	LV-JTZ	Orué SA Reconquista 1-16 TE 32-5989	Jimmy D HARVEY Dardo Rocha 500 Acasusso TE 792-2640 Mario QUARLERI Sixto Fernandez 785 Lomas de Zamora TE 244-8087
CESSNA CITATION	LQ-TFM	Dirección de Fabricaciones Militares TE 772-8091/99 Int 144	Juan CROSA Olaguer 2449 Cap Fed TE 42-7613 Leonidas RODRIGUEZ Asunción 4387 3°"G" TE 50-9104
CESSNA CITATION	LV-MMR	Automotores y Servicios TE 32-0555	Fernando PIÑEIRO General Roca 2483 Florida Bs As TE 791-4535 Miguel C GAMEN Caracas 1360
CESSNA CITATION	LQ-MRM	Policía Federal	Oficial Principal CONCRINI. (Policía Federal)
CESSNA CITATION VLF	LV-MGB	Massalin y Belasco TE 59-9105	Norberto A BARRERA - Norberto BARRERA (h) Carlos Pellegrini 2713 Martinez TE 798-5274
CESSNA CITATION	LV-LZR C-500 40 Hs Disponiles	Arbol Solo TE 34-6443/2876	Hugo Silvio MERCANTE Solis 237 Quilmes TE 254-6769 Alfredo GARATTI Calle 64 N°258 La Plata TE 021-529731
CESSNA CITATION	LV-MZG	Líneas Aéreas Sureñas	Vicente COLLERONE Melo 2426 Vte Lopez TE 795-2487 Adrían J GONZALEZ Corrientes 4280 3°"C".
AEROSTAR 600 A	LV-LZW	Sidec SA Av Vergara 1850 Morón TE 629-1102/09	Aldo BERARDI Miller 4547 Saavedra TE 542-0636
AEROSTAR 600 A	LV-MBZ	Angela Rosa Reconquista 585 Cap Fed TE 311-0869/0877	Alberto GABOTTO Av Libertador 1393 8°"A" Vte Lopez TE 41-8065 311-0869/0877 (M)
AEROSTAR 600 A	LV-MDE	Enys SA Espeleta 1277 Martinez TE 792-3058/8016	Eduardo BINDAS Ayacucho 905 Florida TE 797-0295
AEROSTAR 600 A	LV-MDH	Metalurgica Mellán Cas. Correro N°4 Ruta Panamericana Don Torcuato	José María FERRARIS Suipacha 995 Ramos Mejía TE 658-9611

HOTEL AUSTRAL

HOTEL AUSTRAL

HOTEL AUSTRAL X

	AEROSTAR 600 A	LV-MDM	Colloca SA Esmeralda 1888 TE 795-9065/0798	Claudio GERVARI Italia 1508 Florida TE 797-9668
	AEROSTAR 600 A	LV-MEE	Aeromaster Corrientes 415 Cap Fed TE 34-0051/56	Rodolfo GAVAGNIN Leiba 4320 3°"J" Cap Fed TE 854-7249
	AEROSTAR 600 A	LV-MEI	Schanchemayr Juan H Andrés Ferreira 4022 La Lucila TE 795-1888/4978.	Edgardo FERREIRA Castillo 549 11°"D" Cap Fed TE 771-9104
	AEROSTAR 600 A	LV-MEG	Radio Emisora Cultural LS-5 Arenales 2467 Cap Fed TE 824-1080/87	Carlos PROGRZEBNY Pampa 2219 5°"A" Cap TE 781-7068
	AEROSTAR 600 A	LV-MEJ	Yunque SA Carlos Pelegrini 739 5°Cap TE 392-6464/6195	Orlando BUSTELO (0641) 50134 San Juan.
	AEROSTAR 600 A	LV-MII	Barneco SA Roque Saenz Peña 570 4°Cap TE 34-4487/30-8488	Ricardo CAMPS Olleros 3058 Cap TE 773-9565
	AEROSTAR 600 A	LV-MSN	Acindar SA Paseo Colón 357 9° Cap TE 33-2194/1827	Jorge ARRECHEA Bogado 2381 Castelar TE 629-4072
	MU-2/60	LV-MOP	Banco Interfinanzas	Gonzalo GIL Luis M Campos 1248 5°"B" TE 772-2916
HOTEL AUSTRAL	MU 2/60 VLF	LV- ODZ	Vicente Robles SA Reconquista 585 4°TE 311-5339/5330/5374/75/76	Carlos A QUIROGA Bernardo de Irigoyen 133 Castelar TE 629-8447 - Eduardo MEYER Santa Fé 1636 Morón TE 629-7853
HOTEL AUSTRAL CASINO OFIC	MU 2/60 VLF	LV- OAN	Sr Lorenzo SOTO (Ventes SA ó FIMBERG SA) Corrientes 539 TE 392-6145/7621	Pedro SARALEGUI Olazabal 4095 1°"6" Cap TE 51-7414 ZUNGRI CARLOS (1er Ten) (M)
	Lear Jet			MECANICOS Adrían PETROCELLO Mar Chiquita 3039 Castelar TE 624-8345
	CESSNA CITATION			Jorge MACEDA Remedio de Escalada 2901 6°"A" Cap Fed

	AEROSTAR			Marcelo Eduardo DUWING Edificio 5 12°"134" Barrio General Paz Villa Adelina La Matanza TE 652-9120
	HAWKER SIDDELEY			Miguel Amallo ACOSTA SP (R) LE 6.490.395
Hotel Austral	METRO MERLIN III	LV-MRL	ASTILLEROS ALIANZA	1er Ten GONZALEZ LORENZO (M) ALF. RODRÍGUEZ CARLOS
Hotel Austral	AERO COMMANDER AC-69T	LV-LMU	CATA S.A.	TEN CACERES HECTOR (M) ALF WILLIAMS ALBERTO CABO MORETA HERNAN
	AERO COMMANDER AC-69 T	LV-LRF	CATA S.A.	ALF. SANTAMARÍA HUGO ALF. ESNAGOLA ANGEL CABO BERTOGLIO RAFAEL
GANEA GAS DEL ESTADO	AERO COMMANDER AC-69 T	LV-LTU	GAS DEL ESTADO	ALF. LOPEZ MOLINA FRANCISCO ALF. CABRERA JORGE ALF. PLA TADEO S.M. ARMELLA ERNESTO (M)
	AERO COMMANDER AC-69 T	LV-LTX	GAS DEL ESTADO	ALF. CASTRO MARIANO ALF. GARCÍA MARÍN NORBERTO ALF. VERGARA RUZO CARLOS CABO ROMANO NORBERTO
	(32)			

MV = 304

PERSONAL CONVOCADO POR FUERZA AEREA QUE PERCIBE VIATICOS

DIEZ DIAS DE VIATICO - ORDEN COMANDO

1)	Teniente	HECTOR LISARDO CACERES	D.I.	8.290.845.
2)	Alferez	HUGO SANTAMARIA	D.I.	7.994.734
3)	"	ALBERTO HERNAN WILLAMS	"	7.450.847
4)	"	ANGEL ESNAOLA	"	7.358.046
5)	"	LORENZO GONZALEZ	"	7.035.327
6)	"	CARLOS RODRIGUEZ	"	5.602.021
7)	"	JORGE CABRERA	"	5.712.083
8)	"	FRANCISCO LOPEZ	"	4.190.288
9)	"	NORBERTO MARIN	"	7.048.312
10)	"	RICARDO PLA	"	6.720.323
11)	"	CARLOS RUZO	"	4.371.460
12)	"	MARIANO CASTRO	"	4.087.981
13)	Cabo	NORBERTO ROMANO	"	681.507
14)	Sub.Mayor	ERNESTO ARMELLA	"	7.657.302
15)	Cabo	ROBIEL BERTOGLIO	"	4.232.701
16)	Cabo	HERNAN MORETA	"	8.935.638

Com. Manuel Rivero
A-1 Personal
(F.A.S.)

COMODORO RIVADAVIA, 29 de ABRIL DE 1982

AREA: GABINETE PSICOFISIOLÓGICO EN CRV (FAS.)

GRADO Y ESPECIALIDAD	APELLIDO Y NOMBRE	M.I	MOTIVO DEL EXAMEN	CALIFICACION	FECHA	OBSERVACION
Capitán	PAEZ, Jorge L.	7965025		PILOTO T.L.A. 1.520	20-NOV-81	Efectuado Gab.CRV.-
1er.Ten	ZUNGRI, Carlos	7728730		PILOTO T.L.A. 1.960	23-FEB-82	I.N.M.A.E.
Ten.	POGGI, Anibal	4149777		PILOTO T.L.A. 873	15-OCT-81	I.N.M.A.E.
Ten.	CACERES, Héctor	10447875		PILOTO T.L.A. 1.980	07-NOV-81	I.N.M.A.E.
Alferez	PEREZ, Rubén	5476974		PILOTO T.L.A. 1.114	26-OCT-81	I.N.M.A.E.
Alferez	MARIANI, Roberto	5510494		PILOTO T.L.A. 1.242	13-MAY-82	I.N.M.A.E.
Alferez	ARALEGUI, Pedro	4781127		PILOTO T.L.A. 855	08-AGO-81	I.N.M.A.E.
Alferez	MEYER, Eduardo	4867978		C. 32482	21-SET-81	INN.M.A.E.
Alferez	QUIROGA, Carlos	4431114		C.1°. 1.079	23-ENE-82	I.N.M.A.E.
Alferez	CABRERA, Jorge	5712083		PILOTO T.L.A. 1.956	16-JUN-81	I.N.M.A.E.
Alferez	CASTRO, Manuel	4687981		PILOTO T.L.A. 1.855	24-MAY-81	I.N.M.A.E.
Alferez	ROZO, Carlos	4371460		COMERCIAL 1RA. 1.359	05-MAR-82	I.N.M.A.E.
Alferez	MOLINA, Francisco	4190288		PILOTO T.L.A. 700	20-ABR-82	I.N.M.A.E.
Alferez	MARIN, Norberto	7648312		PILOTO T.L.A. 1.936	01-AGO-81	I.N.M.A.E.
Alferez	PLA, Ricardo	6720383		PILOTO T.L.A. 1.357	24-SET-81	I.N.M.A.E.
Alferez	ROMAN, Norberto	681507		COMERCIAL 186		
Alferez	WILLIAMS, Alberto	7450047		COMERCIAL 1RA. 1.781	24-MAR-82	I.N.M.A.E.
Alferez	SANTAMARIA, Hugo	7994734		COMERCIAL 1RA. 1.792	06-ABR-82	I.N.M.A.E.
Alferez	ESNAOLA, Angel	7358046		COMERCIAL 1RA. 1.744	30-DIC-81	I.N.M.A.E.
S.M.	ARMELLA, Ernesto	7657302		MECANICO.		
S.P.	ACOSTA, Miguel	6490395		MECANICO.		
Cabo	MORETTA, Hernan	8935638		MECANICO. 3.523	16-SET-81	I.N.M.A.E.
Cabo	BERTOGLIO, Robel	4232707		MECANICO. 2.388	24-JUN-81	I.N.M.A.E.

COMODORO RIVADAVIA, 29 de Abril de 1982.-

Mayor RENE MARCELO CABANE
Jefe Gabinete Psicofisiológico

03-MAY-82

CO

BB-4998

(O)

032200

PROMOT BUROCOT
EJECUT CRVOBJF

INFO: SCZCEAS

DE CAC: PROCEDA A HABILITAR DE INMEDIATO EN MATERIAL IA 58 A CAP (RE) JORGE LUIS PAEZ ALLEIDE PARA SU POSTERIOR PRESENTACION EN BAI SCZ PARA TRASLADO AVION IA 58 SCZ-MLV.-BT

SIA: BB-4998 032159

HELMUTH CONRADO WEBER
Brigadier Mayor

CO_AIRO ENEO

6049

(PP)

311630 MAYO 1982

BUEOCEM
FMAMAJF

SUSCRIPTO PRESTA CONFORMIDAD PARA QUE AL CAPITAN (R) D JORGE LUIS PAEZ M.I. 7.965.025 (E AIR), INCREMENTE EXPERIENCIA VUELO EN IA-58 EN AVIONES ESA AREA, SI ELLO NO INTERFIERE SUS PLANES BT.--

Dpto Planos y Programas

JNE 6049 311622

[illegible] HECTOR RENE PAEZ
Jefe de Estado Mayor

DESPUES DE MALVINAS

COMANDO DE OPERACIONES AEREAS

BUENOS AIRES, 28 de junio de 1982.-

OBJETO: Elevar informacion y propuesta referente a Misiones de Exploración y Reconocimiento con aviones IA-5

AL COMANDANTE DE OPERACIONES AEREAS

1. Las Operaciones Aéreas realizadas contra la Fuerza de Tareas enviada a MALVINAS por INGLATERRA, ha porporcionado experiencias a la Fuerza Aérea y puesto en evidencia aspectos operativos, logísticos, políticos, etc., que es necesario tener en cuta a fín de realizar Planes de Mediano y Largo alcance que contemplen los distintos aspectos del equipamiento de las Unidades.

2. Asimismo es necesario tener en cuenta la modernización de los Sistemas de Armas, adecuándolos a las circunstancias políticos - militares en que se desarrollan los acontecimientos, aprovechar lo realizado con éxito hasta la fecha y tener en cuenta el futuro. Todas las fábricas del mundo tratan de mantener una política de producción coherente con lo realizado anteriormente y que a través de modificaciones y modernizaciones, comtemplen las necesidades y posibilidades futuras. El HAWKER SIDDELEY "HARRIER" es un ejemplo.

3. Las características particulares del Teatro de Operaciones Sur, con predominio de acciones aeromarítimas y la existencia de un amplio litoral marítimo nacional, imponen un inmediato reposteo del avión de combate de fabricación nacional y del requerimiento operativo que oportunamente originó la actual serie en fabricación. Ha resultado particularmente notable la carencia de medios aéreos aptos para realizar varios tipos de misiones de combate, entre los cuales pueden citarse; exploración y reconocimiento ofensivo, lanzamiento de misiles, apoyo de fuego directo a las Fuerzas de superficie, etc.

4. De acuerdo con las experiencias recogidas durante el desarrollo de las hostilidades en el Teatro de Operaciones Sur, ha resultado evidentes algunas capacidades del avión IA-58 "PUCARA" que pueden ser mejoradas teniendo como base el mismo tipo de aeronave.

5. El CENTRO DE ENSAYOS DE VUELO realizó vuelos de "Evaluación Rápida" de la versión IA-58 "BRAVO" equipada con dos cañones "DEFA" modelo 553, de 30 mm, entre el 05 Oct 79 y el 08 Nov 79, gajo N° 114 - CEV.

/ / /

/ / /

6. La nueva versión "BRAVO" resultó con performances de vuelo inferiores a las de la versión "ALFA" debido a su mayor peso:

1°) Peso avión vacío IA-58 "A": 4010 kgs.

2°) Peso avión vacío IA-58 "B": 4409 kgs.

7. Esta diferencia en casi 400 kgs, se debe al mayor pe de los dos cañones de 30 mm, la munición completa para esos caño nes y los refuerzos necesarios en el fuselaje del avión, al reem plazar los dos cañones Hispano Suiza de 20 mm.

8. A efectos de compensar el aumento de peso debido a la incorporación de los nuevos cañones, se puede eliminar también las cuatro ametralladoras de 7,62 mm en la versión "BRAVO". Con la incorporación de los nuevos cañones "DEFA" de 30 mm se ob tendrá:

1°) Aumentar la potencia de fuego unitaria (de 2,8 kg/seg en versión "ALFA", a 11 kg/seg en la versión "BRAVO"). Se acompañan otras comparaciones en el Anexo "ALFA".

2°) Mejorar la confiabilidad del armamento empleado. La opera ción en el combate del cañon "DEFA" de 30 mm demostró que es más confiable, por falta de interrupciones, que el ca- ñon HISPANO SUIZA de 20 mm. El cañon "DEFA" incluye un in trumento que proporciona al piloto la información de la c tidad de munición que dispone a bordo para ser disparada, en todo momento. Además, posee rearme automático.

3°) Normalizar el abastecimiento de la munición de cañones de las aeronaves y el adiestramiento del personal de armeros que opera con las mismas, pués ese tipo de cañón que equi a los M-III y M-V (poseen el mismo cañón, pero un modelo más anticuado).

9. La existencia del prototipo PUCARA "BRAVO" en el AREA D MATERIAL "CORDOBA", posibilita el estudio de las modificaciones propuestas. Para esta versión fueron comprados TREINTA Y DOS (32 cañones "DEFA" de 30 mm actualmente almacenados en ésta AREA DE MATERIAL. Existen también gran parte de los utilajes necesarios ra realizar la fabricación, los cuales no fueron utilizados debid a la cancelación del proyecto, por falta de requerimiento operat vo.

10. Si la Fuerza Aérea contara con un Escuadrón Aéreo de E ploración y Reconocimiento, cuya dotación fuera de DIECISEIS (16) aviones IA-58 "PUCARA" "BRAVO" con las modificaciones propuestas podrá cubrir una gama importante de las necesidades operativas e ese aspecto. Otros medios mas sofisticados completarán la misión

11. En la actualidad puede considerarse que será posible a signar al Sistema de Armas "PUCARA" (modificado) las siguientes misiones:

1°) Exploración y Reconocimiento Ofensivo (sobre continente, costa y los archipiélagos argentinos).

/ / /

/ / /

2°) Ataque a helicópteros, barcazas y buques con poca ó ninguna defensa u otros blancos pocos defendidos.

3°) Búsqueda y apoyo al rescate (puede efectuar el lanzamiento de equipos de supervivencia y/o contenedores con cargas hasta 1000 kgs).

4°) Sembrado aéreo de minas marítimas hasta 1000 kgs.

12. Para adaptar el IA-58 al cumplimiento de las Misiones propuestas anteriormente, se considera necesario introducir las siguientes modificaciones:

1°) Armamento:

a) Eliminación de las CUATRO (4) ametralladoras calibre 7,62 mm y los DOS (2) cañones de 20 mm, sus refuerzos y elementos auxiliares.

b) Instalación de dos cañones "DEFA" modelo 553, de 30 mm.

c) Instalación de una mira predictora SAAB similar a la qu equiparará al avión IA-63. Como alternativa, podrá instalarse la mira que equipa al M-V DAGGER.

d) Instalación de filmadora sincronizada con armamento.

2°) Equipamiento de vuelo:

a) Cambio del altímetro barométrico por otro más moderno.

b) Instalación de radar altímetro y radar meteorológico.

c) Sistema de navegación VLF / OMEGA ó INERCIAL.

d) Comandos asistidos por servos (laterales), opcional.

e) Piloto automático (como mínimo que mantengan vuelo recto y nivelado).

f) Respondedor (con Modo C).

g) Central de datos aerodinámicos único para ambos puestos de pilotaje con salida de TAS.

3°) Modificaciones estructurales: deberá modificarse el sistem utilizado en el "ALFA".

a) Fuselaje: Deberá preverse la incorporación de los dos c ñones "DEFA" de 30 mm, reduciendo al mínimo las modific ciones de peso y de aerodinámica del avión, compatibles con la seguridad, a efectos de no disminuir sus performances, se reconsiderará la necesidad del blindaje en a bos puestos de pilotaje, o en uno solo.

/ / /

/ / /

b) Tren de Aterrizaje (Rueda de Nariz): Sin el sistema de acople - desacople operado por el piloto. Deberá tener accionamiento automático. Se procederá al estudio exhaustivo de las causas del retraimiento en algunos accidentes (terrenos blandos). En caso de ser necesario, se rediseñará totalmente.

4°) Cabina de piloto (puesto trasero): se preverán tres posibilidades de utilización.

a) Puesto trasero completo, con asiento eyectable y doble comando.

b) Puesto trasero con asiento eyectable, e instrumental necesario para navegador - operador de radar de busqueda y sistemas de medidas y contramedidas electrónicas.

c) Puesto trasero vacío, ocupado por un tanque suplementario de combustible, incrementa aproximadamente 01:00 hora de vuelo.

5°) Otras modificaciones:

a) Deberá asegurarse el correcto control del trasvase de combustible (luces de aviso, liquidómetros, etc).

b) Deberá rediseñarse el panel de armamento sin cambiar su ubicación en el avión. permitiendo al piloto la utilización simultánea de las armas del avión.

c) Ventilación - calefacción - climatización: Deberá proveer con mayor confort a las tripulantes.

d) Deberá rediseñarse y/o reubicarse la palanca de apertur manual de EGA de cabina.

e) Deberá preverse la utilización de un sector del fuselaj como contenedor lanzador de bengalas y otros elementos pirotécnicos (anti-misiles).

f) Los equipos de comunicaciones a bordo serán reconsidera dos.

g) Se estudiará exhaustivamente el sistema anti-hielo del avión.

13. Las modificaciones propuestas permitirán contar con una versión del Sistema de Armas IA-58 que cubrirá una gama de posibilidades operativas que otras aeronaves más veloces, y con otras performances, no estan en condiciones de cubrir. El reconocimient ofensivo con aviones de gran radio de acción, es una gama poco cubierta por las Industrias Aeronáuticas del mundo ó resulta muy onerosa su implementación.

/ / /

/ / /

14. Durante el año 1978, el avión PUCARA matricula AX-03, realizó el vuelo desde CORDOBA hasta LE BOURGET (FRANCIA), utilizando la versión "Ferry" no publicada en manuales del avión, que le proporciona 10:40 horas de autonomía.

15. El cruce del Océano Atlántico, fue realizado desde RECIF con alternativa DAKAR. La aeronave estuvo equipada con radar, navegador inercial y respondedor. Su radio de alcance, para esa versió fue de 1850 millas náuticas. Luego, para otras presentaciones internacionales, se realizarón vuelos similares, con equipamiento electrónicos completos.

16. Es importante destacar, también, el sentimiento de "guerra propia" que generó en la población civil, el hecho de la participación de un Sistema de Armas de diseño nacional, en las operaciones realizadas contra la Fuerza de Tareas Inglesa en las ISLAS MALVINAS.

17. Durante el conflicto con INGLATERRA, las misiones de Exploración y Reconocimiento, fueron efectuadas con aeronaves de todo tipo, incluídos HERCULES C-130 y aviones civiles desarmados con tripulación civil (convocados con grado de Alféreces).

18. Las aeronaves derribadas durante la ejecución de Misione de Exploración y Reconocimiento, fueron:

1°) UN (1) C-130 - Tripulación perdida.

2°) UN (1) Lear Jet - Tripulación perdida

3°) TRES (3) IA-58 - Tripulaciones recuperadas.

19. las modificaciones enunciadas proporcionarán mejoras al avión IA-58, en los siguientes aspectos:

1°) Mayor poder de fuego y radio de acción.

2°) Mayor capacidad para realizar operaciones diurnas y nocturnas con todo tipo de tiempo.

3°) Mayor confort y seguridad a la tripulación.

4°) Mayor confiabilidad en sus sistemas.

5°) Capacidad de realizar misiones de Exploración y Reconocimiento.

20. Algunas de las modificaciones propuestas para la versió "BRAVO" serán aplicadas en las aeronaves construidas según la versión "ALFA", para lo cual se consultará con las unidades Aéreas q registran experiencia en la utilización del avión: III Brigada Aérea, IX Brigada Aérea y Centro de Ensayos en Vuelo.

/ / /

/ / /

21. El suscripto solicita ser autorizado a participar en el asesoramiento y seguimiento de las sugerencias presentes, cualquiera sea su grado o situación de revista, a la finalización del conflicto con INGLATERRA, pues es necesario proporcionar continuidad a los objetivos para que se obtengan resultados satisfactorios.

Capitán JORGE D. PAEZ ALLENDE
(E Aer - Diba 75001)

ANEXO "ALFA"

ESTUDIO COMPARATIVO DE LAS PERFOMANCES DE TIRO

DATOS COMPARATIVOS ENTRE EL ARMAMENTO DEL IA-58 PUCARA ALFA (CAÑONES DE 20 MM) Y EL IA-58 PUCARA BRAVO (CAÑONES DE 30 MM)

POTENCIA DE FUEGO UNITARIA (Kg/Seg)	A = 2,8 B = 11
POTENCIA TOTAL DE FUEGO (Kg)	A = 33,8 B = 75
POTENCIA EXPLOSIVA UNITARIA (Kg/Seg)	A = 0,308 B = 2,244
POTENCIA EXPLOSIVA TOTAL (Kg)	A = 3,64 B = 15,3
CADENCIA (Disparos/Seg)	A = 22 B = 44
RENDIMIENTO DE LA CONFIGURACION	A = 2,32 B = 4,93
CANTIDAD DE PROYECTILES (2 cañones)	A = 260 B = 300
PESO TOTAL DE LA CONFIGURACION (Masa 2 cañones + masa toda la munición)	A = 157 Kg. B = 310 Kg.

NOTA: Estos datos son extraídos del informe producido al Jefe del Area de Material CORDOBA. El día 29 ABR 80, por el Jefe del Grupo Fabricación, en cumplimiento de lo ordenado en el párrafo 11 inciso 6° de la Directiva N° 5 de fecha 8 ABR 80.

3500

281326 JUN 1982

BUEFEPV
MUITICE

POR RESOLUCION DEL SEÑOR COMANDANTE EN JEFE DE LA FUERZA AEREA: CON FECHA 01 JUL 82 PROCEDERA A DESCONVOCAR PERSONAL INVOLUCRADO TERMINOS DECRETOS NROS. 688/82, 806/82, 807/82 Y 867/82 PUNTO EXCEPCIONALMENTE Y POR RAZONES ESTRICTAS DEL SERVICIO PODRA PERMANECER PERSONAL CONVOCADO INFORMANDO A ESTA JEFATURA I PERSONAL (DEPARTAMENTO MOVILIZACION Y RESERVA), NOMINA DE DICHO PERSONAL, JUSTIFICANDO POR EXPEDIENTE CAUSAS POR LOS QUE PERMANECERAN EN ACTIVIDAD BT

Brigadier JULIO CESAR BENGOLEA
Jefe Jefatura I Personal

FUERZA AEREA ARGENTINA
JEFATURA I

Comodoro JUAN CARLOS PACINI
Jefe Departamento Movilización y Reserva

BUENOS AIRES, 27 de setiembre de 1982.-

OBJETO: Elevar Informe.

AL JEFE DEL DEPARTAMENTO PLANES Y PROGRAMAS DEL COMANDO DE OPERACIONES AEREAS

1. Elevo al señor Jefe el presente expediente a efectos de informar respecto a las actividades realizadas por el suscripto durante el período en que fuera convocado a prestar Servicios Militares al Departamento a sus órdenes, debido al Conflicto Bélico ocurrido entre nuestro país y el Reino Unido de la Gran Bretaña, con motivo de la recuperación del Archipiélago Malvinas por las FFAA Argentinas el día 02 Abr 82.

2. El suscripto fué convocado el día 12 Abr 82, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 61 de la Ley 19.101, mediante comunicación cuya fotocopia se adjunta (Anexo 1).

3. A partir de la fecha indicada, la tarea realizada por orden de la Jefatura del Departamento Planes y Programas, fué la PLANIFICACION, ORGANIZACION y EJECUCION de misiones con pilotos y aeronaves civiles privadas a efectos de colaborar con la Fuerza Aérea Argentina durante las operaciones contra las Fuerzas Enemigas.

4. Durante el período comprendido ente el 13 Abr 82 y el 28 Abr 82, el suscripto realizó sus actividades en el Departamento Planes y Programas, en estrecha relación con los siguientes señores Oficiales: Comodoro D Knud Erik ANDREASEN (E Air), Vicecomodoro D Arnaldo Antonio PAGOTTO (E Air), Vicecomodoro D Carlos VELAZCO (E Air), Mayor D Dante ASLA (E Air), Mayor D Marcos MARTINEZ (E Air), Mayor D Juan J FALCONIER (E Air), Capitán D Héctor RITONDALE (E Air) y el Vicecomodoro(RE) D Juan M BEVERINA.

5. Hasta el día 28 Abr 82, se realizaron las tareas de:

1°) Determinación de las misiones a asignar al personal y a las aeronaves civiles a convocar.

2°) Selección de las aeronaves en base a sus características, performances y equipamiento electrónico a bordo.

3°) Reunión de información acerca de las aeronaves y pilotos.

4°) Selección del personal de pilotos que sería convocado.

5°) Determinación de las condiciones legales en que dicho personal y material sería incorporado a la FAA.

6°) Suministro de información limitada a las tripulaciones.

7°) Coordinación con el Departamento Movilización y Reserva para los trámites a realizar con las tripulaciones seleccionadas.

8°) Coordinación con la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad y con la Dirección de Material para la ejecución de los trámites legales relativos al material aéreo.

9°) Confección de las órdenes de operaciones pertinentes.

6. El día 28 Abr 82, el suscripto se trasladó, en el avión HAWKER SIDDELEY HS-125 matrícula LV-ALW desde la VII Brigada Aérea a la IX Brigada Aérea donde efectuó su presentación al señor Comodoro D Tomás RODRIGUEZ (E Air), señor Comodoro D José JULIA (E Air), señor Brigadier D Roberto CAMBLOR (E Air) y señor Brigadier D Ernesto CRESPO (E Air), incorporándose al efectivo de la FAS, desplegada y en operaciones como Escuadrón "FENIX", con las aeronaves seleccionadas.

7. Las tareas realizadas por el Escuadrón "FENIX" fueron:

1°) Diversión: Realizando penetraciones hacia la flota para confundir al enemigo.

2°) Exploración y Reconocimiento: en forma visual y también utilizando los radares meteorológicos de a bordo con la ayuda de los equipos VLF.

3°) Retransmisores en vuelo: Durante la ejecución de los ataques de la Fuerza Aérea a la Flota Inglesa.

4°) Búsqueda y Rescate.

5°) Acompañamiento y guía: De aeronaves de combate hasta el archipiélago, utilizando los equipos de navegación VLF que equipan a los aviones civiles.

6°) Traslado de Comandos (Comandante de la FAS, etc).

7°) Traslado Operativos (tripulantes, mecánicos, armeros, etc).

8°) Transporte de carga en general: correo interbases y pasajeros toda índole.

8. No fué en vano el criterio adoptado al realizar la selección del material y del personal a convocar, puesto que se eligió a los mejores profesionales y a las mejores aeronaves. El suscripto entiende que las expectativas fueron plenamente satisfechas por todo el personal del Escuadrón "FENIX".

9. El alto grado de profesionalismo demostrado por todo el personal de pilotos y mecánicos convocados, unidos al gran espíritu de colaboración puesto de manifesto obliga al suscripto a destacar la importancia de las tareas realizadas por los integrantes del Escuadrón "FENIX". Algunas de las misiones realizadas pueden calificarse de altamente riesgosas.

10. El suscripto, quien acompañó la ejecución de muchas misiones durante los primeros días, mientras estuvo a cargo, a efectos de comprobar la adaptación de las tripulaciones y las aeronaves a las misiones asignadas, considera justo destacar la tarea realizada por los tripulantes de las siguientes aeronaves:

1°) Lear Jet LR-35 matrícula LV-ALF: Teniente Edgardo ACOSTA, Alférez (ec) D Julían REDONDA.

2°) Mitsubishi MU-2/60 matrícula LV-ODZ: Alférez (ec) D Carlos A QUIROGA y Alférez (ec) D Eduardo MEYER, quienes acompañaron, respectivamente, a los M-V de la BAM "SAN JULIAN" y a los IA-58 de la BAM "SANTA CRUZ", cumplimentando la tarea enunciada en el párrafo 7 inciso 5°

11. Luego de algunos días de permanencia en la IX Brigada Aérea y ya iniciadas las hostilidades contra la flota, la incorporación a la FAS, del Escuadrón "FENIX", fué realizada asignándosele como Jefe al señor Comodoro D Ernesto FERRI (E Air), quién asumió su conducción con todas las responsabilidades, teniendo como colaboradores, a su mando, a los señores Vicecomodoro D Rodolfo Manuel de la COLINA, Mayor D Juan FALCONIER y Mayor D Roberto CARDOZO.

12. El día 02 May 82 el suscripto solicitó verbalmente al señor Jefe del Departamento Planes y Programas, autorización para volar aeronaves de combate, teniendo en cuenta que, para la conducción del Escuadrón "FENIX", se había designado personal con jerarquía e idoneidad suficientes para dar exitoso cumplimiento a las tareas. Tal solicitud respondió al íntimo y personal deseo del suscripto de realizar misiones ofensivas contra el enemigo, con aeronaves de combate, lo cual es coherente con toda su vida profesional, mientras estuvo en actividad.

13. La solicitud del suscripto fué aprobada al 03 May 82 por TXT N°4998 GHO: 032200, mediante el cual el suscripto se presentó a la BAM "SANTA CRUZ" para recibir la instrucción y habilitación en el material IA-58 (Anexo 2).

14. En la BAM "SANTA CRUZ", el suscripto recibió instrucción teórica y práctica en IA-58, en vuelos de doble comando y realizó el primer vuelo sólo en ese material.

15. Hasta el 26 May 82, el suscripto permaneció en esa BAM, a órdenes del señor Comodoro D Hugo GIANPAOLETTI (E Air), señor Vicecomodoro D Mario G SCIOLA, señor Mayor D Saúl COSTA (E Air).

16. Fueron instructores de vuelo los primeros tenientes MICHELOUD, ARGAÑARAZ y MARTINEZ CHAVES, pertenecientes a la III Brigada Aérea.

17. Luego de producido el desembarco enemigo en la Bahía de SAN CARLOS, y considerando que la falta de material de vuelo en la BAM "SANTA CRUZ" dificultaba la instrucción de vuelo del suscripto, solicitó autorización al señor Jefe de la misma para gestionar instrucción de vuelo en otra Unidad, donde el cumplimiento de temas de vuelo de instrucción no afectara el desarrollo normal de sus tareas.

18. Asimismo, el suscripto consideró, en base a su criterio profesional, que el avión IA-58 adolecía de varios defectos, algunos de los cuales podrían ser subsanados en el corto plazo y otros en el mediano plazo, por lo cual debería iniciarse sus modificaciones en forma inmediata, a efectos de mejorar sus capacidades operativas.

19. En tal sentido, el suscripto realizó consultas al respecto con los siguientes Oficiales:

1°) En CRV: Vicecomodoro D Rodolfo Manuel de la COLINA.
Vicecomodoro D Dante R BESACCIA.

2°) En BUENOS AIRES: Vicecomodoro D Eduardo J CANOSA.
Vicecomodoro D Arnaldo A PAGOTTO.

3°) En CORDOBA: Brigadier D Ramón BERASTEGUI.
Brigadier D Oscar J JULIA.
Vicecomodoro D Edgardo SALVATELLI.
Vicecomodoro D Ricardo EMBON.
Vicecomodoro D Nicolás KINDZERSKI.
Capitán D Víctor MULLER.

20. El día 31 May 82, previa aprobación verbal del señor Brigadier D Oscar JULIA, el suscripto solicitó autorización al señor Jefe del Estado Mayor del Comando de Operaciones Aéreas, señor Brigadier D Héctor Rene ROY, para continuar la realización de vuelos de instrucción en al Area de Material Córdoba, Centro de Ensayos en vuelo y con el propósito de colaborar con esa Area de Material en la realización de las modificaciones de las aeronaves IA-58.

21. El día 31 May 82, el señor Jefe del Estado Mayor del Comando de Operaciones Aéreas emitió Mje N° 6049 GHO: 311630, prestando conformidad a la sugerencia del suscripto (Anexo 3).

22. A partir de esa fecha el suscripto participó, asesorando al personal del Area de Material Córdoba, en la realización de modificaciones a las aeronaves IA-58, en forma inmediata.

23. A las aeronaves ya terminadas en la línea de montaje se le introdujeron las siguientes modificaciones:

1°) Quitarle el asiento eyectable al puesto trasero.

2°) Quitarle el instrumental, tablero y comandos al puesto trasero.

3°) Colocación de guardapolvos y otras protecciones en los orificios dejados por los elementos quitados, citados en los incisos 1° y 2°.

4°) Colocación de un taque suplementario de combustible en el puesto trasero.

5°) Estudio, diseño y confección de planos de un puente eléctrico para el tablero de armamento, a efectos de permitir el disparo simultáneo de las armas del avión.

6°) Refuerzo de la rueda de nariz.

24. También, inmediatamente, se comenzó:

1°) La revisión de las características del cañón DEFA de 30mm, a efectos de prever el reemplazo del cañón Hispaño Suiza de 20mm.

2°) Reconsideración del abandonado proyecto PUCARA "BRAVO" en base a la nueva situación militar y de política internacional.

3°) Modificaciones de mediano y largo plazo.

Al respecto, el suscripto elevó al Comando de Operaciones Aéreas un informe con sugerencias el día 28 Jun 82, respecto al avión IA-58 (Anexo 4).

25. El día 11 Jun 82, siendo una realidad existente el IA-58 monoplaza y con tanque suplementario interno, con rueda de nariz modificada y tablero de armamentos acondicionado para el tiro simultáneo de todas las armas, el suscripto se presentó al Comando de Operaciones Aéreas a informar al respecto y sugerir verbalmente la organización de un Escuadrón Aéreo equipado con IA-58 modificados, y con pilotos voluntarios que se encontraban destinados en el Comando de Operaciones Aéreas y Unidades Aéreas.

26. Al respecto, debe mencionar que fueron voluntarios los señor Mayores:

1°) D Dante ASLA.

2°) D Jorge BARAVALLE.

3°) D Marcos MARTINEZ.

4°) D Juan Carlos PUY.

5°) Capitán D José BACAREZZA (EAM).

27. Debe tenerse en cuenta, al analizar el párrafo anterior, que la angustiosa situación militar en el archipiélago Malvinas, para esa fecha, justificaba plenamente el ofrecimiento patriótico realizado por esos distinguidos oficiales.

28. El suscripto informó al señor Vicecomodoro D Eduardo CANOSA y le solicitó asesoramiento por considerar que el mencionado Oficial reúne las condiciones de capacidad e idoneidad para la eficaz conducción de la unidad que deseaba proponer a la superioridad.

29. El Departamento Operaciones del Comando de Operaciones Aéreas ordenó al Vicecomodoro CANOSA y al suscripto realizar interrogatorios al personal de Fuerza Aérea que regresaba de DARWIN, luego de permanecer prisioneros del enemigo, a efectos de evaluar el comportamiento del enemigo y sacar conclusiones respecto de las operaciones de nuestras propias Fuerzas.

30. El sábado 12 y domingo 13 Jun 82, el suscripto concurrió a Ezeiza formando parte del equipo de Oficiales que, por órden del Comando de Operaciones Aéreas, realizaría preguntas a los Oficiales recientemente liberados.

31. Hasta ese momento, el espíritu que guiaba a todos los Oficiales que realizábamos los interrogatorios era: el de reunir información sobre nuestras operaciones y las del enemigo, para realizar las correcciones necesarias, en pos de la victoria militar.

32. Los días 14 y 15 Jun 82, el suscripto colaboró con el señor Vicecomodoro CANOSA en realizar el análisis de la información suminstrada por los señores Oficiales (ex prisioneros). Puerto Argentino ya se había rendido.

33. El suscripto regresó al Area de Material Córdoba a reunir información para confeccionar el informe sobre el IA-58 y a despedirse de los Oficiales del Centro de Ensayos en Vuelo.

34. Retornando a las oficinas del Departamento Planes y Programas, en el Edificio "Cóndor", confeccionó el informe elevado con fecha 28 Jun 82, que se adjunta como Anexo 4.

35. El suscripto fué desconvocado por TXT 3500 GHO: 281326, en forma general, junto con todo el resto del personal que fuera convocado (Anexo 5).

36. A partir del 01 Jul 82, se desempeña normalmente en su tarea como piloto de la línea DC-9 80 en AUSTRAL LINEAS AEREAS S.A.

37. El suscripto desea dejar expresa constancia que:

1°) Ha considerado un honor el haber sido convocado por el Departamento Planes y Programas del Comando de Operaciones Aéreas, para las circunstancias bélicas vividas.

2°) Será justicia agradecer formalmente al personal de pilotos y mecánicos que volaron en el Escuadrón "FENIX" y a las empresas propietarias de las aeronaves.

3°) Considera justo destacar a los pilotos mencionados en el párrafo 10 y al Teniente (ec) D Aníbal POGGI, por su desempeño como Comandante del avión HS=125 matrícula LV-ALW y al Alférez (ec) D Jimmy HARVEY, como Comandante del avión Lear Jet LR-24 matrícula LV-JTZ, ambos por su extraordinaria dedicación y empeño en la tarea común.

4°) El suscripto se ha desempeñado en distintos ámbitos y unidades de la Fuerza Aérea, con entera libertad, tratando de proporcionar el aporte más positivo que ha considerado conveniente, teniendo como único objetivo: el logro de la victoria militar sobre el enemigo.

5°) En todas las Unidades ha recibido apoyo, colaboración y demostraciones de confianza.

6°) La libertad de acción que los mandos han permitido al suscripto, rindió sus frutos en todo momento y no ha originado resultados negativos visibles, por lo cual considera totalmente acertada la solución, en éste caso.

7°) Agradece sinceramente la oportunidad proporcionada de ejercer la profesión militar y permanece a disposición para cuando la Patria le demande.

8°) Agradece, igualmente, el asesoramiento profesional suministrado por todos los Oficiales mencionados anteriormente y por el Capitán de Navío Miguel GRONDONA, en Comodoro Rivadavia y el Capitán de Corbeta Rogelio GARCIA LLANO, en el Departamento Planes y Programas, quienes fueron de gran utilidad en la planificación de nuestras misiones.

9°) Ha considerado un deber elaborar el presente informe, y mencionar a todos aquellos que han estado próximos al suscripto y que le han permitido trabajar con entusiasmo durante los trascendentes días de ABRIL, MAYO y JUNIO de 1982.

10°) Desea ser tenido en cuenta para la próxima batalla.

Capitán (RE) JORGE L PAEZ ALLENDE

At continental bases, there was a deployment of eighty two A-4B, A-4C, M-IIIEA, M-V, Mk 62 Canberra and IA-58 combat aircraft with their corresponding logistic and technical services that evidenced a remarkable efficiency in maintaining the units in operative conditions. Of these weapon systems, only the Mk 62 could operate at night without need of flight refueling. In addition, another squadron was added to the SAF Command that is, the Fenix Squadron, formed by civil aircraft whose requisition was made to develop not only liaison operations but also operations covering light transport, exploration and reconnaissance, and search and rescue.

Apart from rendering these services that might wrongly be taken as secondary, this squadron made numerous sorties which deserve to be called combat sorties. Learjet units models 24, 25, 35A, 36, and HS-125, made a total of nine sorties to guide attack squadrons up to target proximities, taking advantage of their most advanced avionics; twenty seven sorties to act as relays of communications between the SAF command and fighter bombers in operation; and one hundred and twenty three decoy sorties, to confuse enemy radars and enemy interception aircraft, obtaining an extraordinary success which in the end was influential in reducing the number of our casualties.

The performance of the Argentine civilian pilots will always be appreciated by the AAF commands, on account of the hard labor they developed when operating aircraft designed for purposes other than warlike ones. The number of sorties they made preceding or accompanying our armed formations, to orientate them more precisely towards the small targets that sailed on a generally rough sea and to divert British air combat patrols (PAC: Patrullas Aéreas de Combate) from pursuing what would be their true targets, constitute a full evidence of the magnificent and unselfish cooperation that the aircraft of Fenix Squadron offered to their military brothers and that is why its crews gained the eternal gratitude on the part of the AAF members.

En las bases continentales se desplegó un total de ochenta y dos aviones de combate A-4B, A-4C, M-IIIEA, M-V, Mk 62 Canberra e IA-58, con sus correspondientes servicios logísticos y técnicos que demostraron una eficiencia destacable para mantener a los aparatos en condiciones de operar. De estos sistemas de armas solamente los Mk 62 podían operar de noche y sin reabastecimiento en el aire. Además se agregó a la FAS el bautizado Escuadrón Fénix, que se formó sobre la base de aeronaves civiles requisadas para desarrollar procedimientos de enlace, trasporte liviano, exploración y reconocimiento, y búsqueda y salvamento.

Además de prestar servicios que parecieran ser, equivocadamente, secundarios, este escuadrón desarrolló numerosas salidas que merecen ser denominadas de combate. Aparatos Learjet de los modelos 24, 25, 35A y 36, y HS-125, cumplieron un total de nueve salidas para guiar escuadrillas de ataque hasta las proximidades de los objetivos, aprovechando su aviónica más avanzada; veintisiete salidas para oficiar de retrasmisores de comunicaciones entre el CdoFAS y los cazabombarderos en operaciones; y ciento veintitrés salidas de diversión para confundir a los radares y a los aviones de interceptación enemigos, logrando un éxito extraordinario que en definitiva incidió para disminuir el número de bajas propias.

El desempeño de los pilotos civiles argentinos siempre contará con el reconocimiento de los mandos de la FAA por la sacrificada labor que desarrollaron tripulando aviones diseñados para usos bien diferentes de los bélicos. La cantidad de salidas que efectuaron anfecediendo o acompañando a nuestras formaciones armadas, para orientarlas con mayor precisión hacia los pequeños blancos que navegaban en un mar generalmente embravecido, y para desprender a las PAC (patrullas aéreas de combate) británicas del seguimiento de los que serían sus verdaderos blancos, demuestran con creces la magnífica y abnegada cooperación que ofrecieron los aviones del Escuadrón Fénix a sus hermanos militares, y por ello sus tripulaciones se ganaron el aprecio eterno de los miembros de la FAA.

Pero no fueron exclusivamente los pilotos de nuestra reserva aérea los que demostraron su acentuado espíritu guerrero. Simultáneamente con ellos, pero desplegados en las Islas entonces recuperadas, estuvo un grupo representativo de radioaficionados que regularmente forma parte, aun en tiempo de paz, de la Red de Observadores del Aire (ROA). Estos hom-

REVISTA "AERO ESPACIO" DEDICADA AL CONFLICTO MALVINAS - OCTUBRE DE 1982.

Buenos Aires, 1° de Octubre de 1982.

AL Sr. Jefe de Línea DC 9
S / D

De mi consideración:

Adjunto al Sr. Jefe fotocopia del informe producido por el suscripto, con motivo de su convocatoria a la FAA, durante los meses de Abril, Mayo y Junio de 1982, con sus correspondientes anexos.

Parte de la información contenida en dicho informe, puede considerarse como "CONFIDENCIAL" por lo cual solicito quiera tener a bien proporcionarle ese tratamiento.

La presente tiene por objeto solamente poner en conocimiento al Sr. Jefe acerca de lo realizado por el suscripto durante el período en que se encontró ausente de la Línea.

Atentamente.

JORGE LUIS PAEZ
1er. Oficial DC - 9

JL.DC 9 N°53/82

Aeroparque, 15 de Octubre de 1982.

A : 1er. Oficial Jorge Paez
DE: Jefatura Línea DC 9

Esta Jefatura se enorgullece de contarlo a Ud. entre sus Pilotos; por su desempeño en el "Conflicto Malvinas".

La presente nota será agregada a su legajo personal.

Atentamente.

[illegible] RUBEN MAGG[illegible]
JEFE LINEA DC-9

RM/fg

MEMORANDUM

Para información de: JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA.

PRODUCIDO POR:

CAP (R) JORGE L PAEZ ALLENDE

..... de 19 83

Asunto: Misil aire - mar de producción nacional.

I - ANTECEDENTES

1. Durante el año 1982, fueron realizadas pruebas de funcionamiento de los misiles aire - mar producidos por CITEFA, llamados MARTIN PESCADOR, desde aeronaves MACCHI de la Armada y PUCARA IA-58 de la FAA.

2. De acuerdo con los resultados obtenidos en las pruebas realizadas, quedó demostrado que el misil Martín Pescador no resultaba apto para ser utilizado en combate, durante la batalla aeronaval que se desarrolló en mayo y junio de ese año.

3. Los factores que incidieron en la calificación de "no apto" para ser utilizado en combate, pueden dividirse en dos grupos:

1º) Razones de índole técnica.

2º) Razones operativas.

4. Las razones de índole técnica, no serán analizadas en este trabajo en tanto no afecten, substancialmente, el concepto de empleo en combate del misil Martín Pescador.

5. Las razones operativas serán analizadas detalladamente, en forma objetiva, a efectos de poder clarificar conceptos en lo referente al empleo de los misiles aire - mar, contra navíos de guerra.

6. A tal fin, se partirá de la hipótesis de considerar a todos los componentes y sistemas del misil como plenamente logrados en cuanto a su efectividad, precisión y perfecto funcionamiento.

7. Ha quedado demostrado por las pruebas realizadas, que este nivel de desarrollo técnico aún no fue alcanzado, hasta julio de 1982, lo cual tampoco es motivo de análisis de este escrito.

8. Será motivo de análisis EL CONCEPTO DE EMPLEO EN COMBATE, del misil aire - mar Martín Pescador, suponiendo que sus componentes funcionen eficientemente.

9. Los objetivos del trabajo son:

1º) Clarificar conceptos respecto a: el empleo operativo en combate de los misiles aire - mar.

2º) Determinar si el misil Martín Pescador podrá cumplimentar, en el futuro, los requerimientos Operativos en Combate que efectúen los pilotos que realizarán los lanzamientos contra los objetivos que les sean asignados.

3º) Proponer a la superioridad la modificación del requerimiento operativo relativo al misil aire - mar producido por CITEFA.

4º) Sugerir soluciones constructivas modernas y apropiadas a efectos de contar con un misil aire - mar, de fabricación nacional, que cumplimente en forma adecuada con los requerimientos operativos en combate.

II - CONSIDERACIONES

10. En la guerra moderna, el ataque de un avión a un buque de guerra origina al piloto una serie de problemas, que deben ser perfectamente conocidos por los ingenieros que diseñan y construyen los armamentos; y por los hombres que tienen la responsabilidad de las decisiones, para que sean tenidos en cuenta antes de la iniciación del combate:

1º) El objetivo es un "Blanco" punto altamente defendido con misiles, cañones y ametralladoras antiaéreas. A medida que el avión se aproxima, aumentan las posibilidades de su derribo, debido a que, progresivamente, ingresa dentro del radio de alcance de las armas defensivas del buque.
Actualmente puede considerarse que el avión, dentro del radio de 30 Km, está al alcance de los misiles antiaéreos. Si continúa su aproximación hacia el objetivo, a partir de los 4.000 mts estará dentro del alcance de los cañones antiaéreos, y a los 1.500 mts podrá ser batido, también, por las ametralladoras.

2º) Los buques de guerra cuentan con radares de vigilancia, medidas y contramedidas electrónicas activas y pasivas, radares de tiro asociados a computadoras, etc, cuyas limitaciones están dadas, en general, por la curvatura de la tierra.

3º) Cada navío cuenta con un CIC que le permitirá utilizar sus armas defensivas oportunamente.

4º) Durante el combate, el piloto que ataca en forma rasante a un buque, cuando lo tenga a la vista, estará a muy corta distancia, debido a su posición relativa.

5º) El objetivo atacado, entonces, estará originando diversos destellos y fogonazos producidos por las armas defensivas, debido al ataque de ese avión.

6º) A partir del momento del lanzamiento, el piloto tendrá dos vuelos simultáneos que realizar: el del avión y el del misil, si éste es radiocontrolado.

7º) El impacto de los proyectiles que provienen del buque puede producirse:

a) Detrás del avión, lo cual no tendrá importancia.

b) Adelante del avión, lo cual dificulta la visión del piloto hacia adelante, debido a las cortinas de agua y a la sal que se deposita sobre el parabrisas.

c) En el misil, lo cual derribaría al mismo.

d) En el avión, lo cual derribaría a éste y al misil lanzado, en caso de que no sea autónomo.

8º) Si el misil lanzado por el avión fuera guiado por radiocontrol, existiría la posibilidad de interferencia de las emisiones de radio destinadas al guiado del mismo.

9º) Si el misil llega a destino exitosamente, el avión se encontrará demasiado próximo al buque, en el momento en que queda liberado de su acción de guiado del misil, pues habrá volado detrás del mismo hasta el momento del impacto.

10º) La carga explosiva (cabeza de guerra) deberá tener un peso en explosivos que resulte significativo para ese tipo de objetivo.

11º) Posteriormente al impacto de esa carga explosiva en el objetivo, el avión deberá realizar la maniobra de escape en un área tremendamente peligrosa.

12º) LOS NAVIOS OPERAN DE DIA, DE NOCHE, CON CUALQUIER CLASE DE TIEMPO Y VISIBILIDAD, y por lo tanto, las armas a emplearse contra ellos deben cumplir con esos requerimientos.

13º) Los lanzamientos diurnos y con visibilidad ilimitada pueden ser perjudicados en su efectividad por cortinas de humo propias del combate u originadas para dificultar la visión del piloto que lo guía.

14º) El vuelo a baja altura, sobre el mar, origina problemas de visibilidad horizontal debido a las salpicaduras de agua producidas por el viento sobre la cresta de las olas.

11. Debido a los problemas enunciados en el párrafo anterior, han sido abandonados, por obsoletos, muchos misiles que en algún momento fueron considerados como aceptables, en distintos paises.

12. Hay problemas operativos que deben ser resueltos antes de la iniciación de la batalla y requieren imaginación, valentía y dedicación de los hombres que actúen en los laboratorios, en las aulas, en los Estados Mayores y en las fábricas, pues los objetivos no se destruyen solamente con la intrepidez personal de algunos pilotos.

13. Los pilotos de aeronaves de combate tienen claramente definida su misión, durante la guerra: llegar hasta sus objetivos y destruirlos.

14. Si un piloto se negara a cumplimentar diligentemente su misión, sería calificado como un cobarde, y si la realizara en forma negligente o poco eficiente, sería calificado como un inútil.

15. La eficacia de los pilotos y sus sistemas de armas son el resultado del trabajo que realizan muchos hombres, durante largos años, antes de la guerra y durante la misma.

16. La valentía de los pilotos y su eficiencia, se mide en el instante mismo del combate, por el modo como emplea los medios que se le asignan y su disposición a entregar su vida.

17. La eficiencia de los demás se mide por la calidad de los medios que entregan al piloto, y la valentía de todos esos hombres se mide cada día, en sus escritorios, cuando es necesario adoptar decisiones administrativas o técnicas respecto a los medios que serán utilizados en combate por los pilotos.

18. Los riesgos a asumir por unos y otros son incomparables: solamente los pilotos arriesgarán sus vidas.

19. Los demás, entonces, deberán compensar esta diferencia fundamental realizando grandes aportes de lo mejor de cada uno, desde sus puestos de trabajo.

20. A tal fín, deberá estar perfectamente entendido que: cada decisión de Comando, cada diseño o solución de tipo técnico, cada acto administrativo, cada pieza fabricada, cada elemento constitutivo comprado, cada función de mantenimiento realizado, etc, DURANTE AÑOS, TODOS LOS DIAS, proporcionará eficiencia al conjunto.

21. Será desproporcionado e irracional aceptar como lógicos los riesgos asumidos por los pilotos en el combate, y presenciar o conocer acerca de indecisiones, falta de imaginación, desinterés, desconocimiento etc, por parte de otros compatriotas y camaradas de armas de esos mismos pilotos, quienes hubieran podido aportar efectividad a las armas y equipos que utilizan en sus misiones.

22. Normalmente, todos seremos responsables del éxito de cada Misión, y en definitiva, del resultado final de la guerra.

III - CONCLUSIONES

23. La utilización de misiles aire - mar, requiere que:

1º) Sea posible utilizarlos tanto de día como de noche.

2º) El lanzamiento se efectúe con cualquier clase de tiempo y visibilidad.

3º) El avión no deba acercarse a menos de 30 Km y si es posible, aumentar esa distancia.

4º) El vuelo del misil, desde el lanzamiento hasta el objetivo, sea autónomo. (o lo más independiente posible).

5º) La trayectoria sea en vuelo rasante.

6º) La velocidad sea lo más alta posible.

7º) La carga explosiva (cabeza de guerra) tenga poder destructor suficiente.

8º) Las operaciones de "obtención del blanco" deban ser acompañadas, en lo posible, del elemento sorpresa.

9º) Su sistema de guiado no sea "interferible" por el enemigo.

10º) Su costo no sea elevado, guardando relación con el valor del tipo de OOTM que está destinado a destruir.

24. De acuerdo con la experiencia recogida y con los requerimientos enunciados, se considera que el misil Martín Pescador debe ser considerado como NO APTO.

25. Deben ser modificados los requerimientos operativos de los misiles a ser adquiridos o fabricados por la Fuerza Aérea, o aquellos organismos que tengan participación en este aspecto.

26. Actualmente deben considerarse como eficientes a los misiles EXOCET AM 39, HARPOON y OTOMAT.

27. La adquisición o fabricación de armas ineficientes debe ser considerada como un acto inútil y que solamente genera gastos improductivos que no pueden ser aceptados por la conducción de una Fuerza Armada.

28. El desarrollo de tecnología nacional, cuando tenga objetivos claros y precisos, podrá suministrar armas aptas y eficientes para la destrucción de OOMM en el mar.

29. No todos los elementos constitutivos deben ser producidos en el país. Hay partes vitales que pueden obtenerse facilmente en el mercado internacional.

IV - PROPOSICIONES

30. Modificar el requerimiento operativo realizado a CITEFA, con relación a la fabricación del misil aire - mar producido por ese organismo.

31. Requerir la fabricación de un misil aire - mar que cumpla con las siguientes especificaciones:

1º) Peso: hasta 1.000 Kgs.

2º) Motor: Turborreactor (motor a reacción) - adjunto anexo "ALFA".

3º) Velocidad: 700 / 900 Km/hs (crucero).

4º) Velocidad de lanzamiento (Vo)= 500 Km/hs.

5º) Alcance: 200 Km.

6º) Cantidad de combustible: para funcionamiento 20 minutos.

7º) Tipo de lanzamiento: rasante.

8º) Vuelo de crucero: rasante.

9º) Trayectoria final: rasante.

10º) Control y guía en crucero: piloto automático y radioaltímetro.

11º) Correcciones de rumbo en crucero: señales de radio a servos.

12º) Guiado en trayectoria final: infrarrojo, radar o TV para los últimos 5 km.

13º) Maniobra de "obtención del blanco": dos posibilidades:

a) Radar a gran altura y distancia (AWAC).

b) Radar del avión que efectúa el lanzamiento.

14º) Puesta en marcha y detención del motor del misil: desde la cabina del avión lanzador, a voluntad del piloto.

15º) Operaciones de despegue y aterrizaje del avión lanzador totalmente normales, con el misil en posición de lanzamiento.

32. Sugerir como criterios a aplicar para la solución de los problemas que plantea la fabricación del misil propuesto:

1º) Que los componentes sean, en lo posible, partes utilizadas en otras aeronaves o equipos normalizados ya probados y conocidos.

2º) Que los componentes sean, en lo posible, de obtención en el mercado comercial civil, sin restricciones para su adquisición.

3º) Los componentes cuya fabricación sea necesaria, reunirán las condiciones de óptima calidad en todos los aspectos necesarios para su perfecto y confiable funcionamiento.

4º) El ensamble de los componentes será realizado teniendo en cuenta que, del conjunto en funcionamiento, es necesario obtener: NORMALIZACION, CONFIABILIDAD Y EFICIENCIA.

5º) El misil resultante será fabricado en un número tal que permita:

a) Realizar las pruebas de evaluación necesarias durante el período de experimentación y puesta a punto.

b) Abastecer a las unidades propias que lo utilicen, para realizar adiestramiento de las tripulaciones y mantener una "RESERVA OPERATIVA" para su utilización inmediata.

c) Disponer su venta, a países aliados o amigos, cuando la situación militar y/o política así lo aconseje.

d) Para cumplimentar los aspectos mencionados en a), b) y c), deberán preverse los mecanismos para la rápida obtención de las partes constituyentes, sin que esto implique la creación de grandes STOCKS de material que resultan muy onerosos.

6º) Cada año serán puestos a prueba, por sorteo, algunos de los misiles en "reserva operativa", con que cuenten las propias Unidades, a efectos de su evaluación en condiciones simuladas de combate (maniobras interfuerzas).

7º) Las condiciones simuladas deberán ser las más adversas posibles, compatibles con la seguridad, y en ningún caso deberá consumirse menos del 10% del material disponible en "reserva operativa".

8º) Los sistemas y equipos fallados y/o poco confiables serán inmediatamente desechados, rediseñados y reemplazados.

9º) La confiabilidad en los sistemas y equipos deberá tender a lograr el 100%.

10º) El "criterio operativo" de los sistemas será consultado permanentemente a las tripulaciones que realizarán los lanzamientos a efectos de introducir las modificaciones que se estimen necesarias.

V - CONSIDERACIONES FINALES

33. En la Batalla por MALVINAS de 1982, hubo cañones que funcionaron mal, bombas que no funcionaron y misiles que no pudieron ser utilizados.

34. Para las Fuerzas Armadas, la tarea fundamental es PREPARARSE PARA LA GUERRA, durante la PAZ, y DESTRUIR OOTM, durante la GUERRA.

35. La guerra será comenzada, a veces, por nuestra decisión, pero otras veces será iniciada por nuestros enemigos, en el momento elegido según su conveniencia, sin consultarnos.

36. Cada vez es más importante la calidad que la cantidad de los medios, y de ello dependerá el resultado final de la batalla.

37. La calidad de los medios y la preparación profesional de nuestros hombres, es tarea principal de ayer, de hoy y de mañana.

38. Cuando se inicie la próxima batalla, será tarde para hacer todo lo no realizado y no habremos previsto lo previsible o, NO HABREMOS CUMPLIDO CON NUESTRA OBLIGACION.

39. Aunque vayamos al frente y nos inmolemos en el campo de batalla, contra el enemigo, NO HABREMOS CUMPLIDO CON NUESTRA OBLIGACION, si no hemos previsto lo previsible, AÑOS ANTES DE LA INICIACION DE LAS ACCIONES.

40. No solamente deberemos realizar las previsiones en carpetas de Estados Mayores; también deberemos adoptar las decisiones, ponerlas en ejecución, controlar su cumplimiento, promover lo promovible, castigar lo castigable, desechar lo inútil, perfeccionar lo bueno, elegir lo mejor, clarificar los objetivos y en suma, CUMPLIMENTAR NUESTRA MISION.

41. El momento de cumplimentar la misión es cada día, todos los días, en cada acto de Comando, en cada decisión, en cada hora de vuelo consumida, en cada Plan de Adiestramiento o de equipamiento.

42. El suscripto, que tiene claros los objetivos para los cuales la Nación creó y mantiene a sus FFAA, ofrece su colaboración y aporte en la forma que la superioridad estime más conveniente.

43. Reitera, también, que no requiere cargos ni contratos remunerados económicamente para concurrir con entusiasmo y satisfacción a colaborar en la solución de problemas que hagan a la RAZON DE SER DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA.

44. Informa, asimismo, que considera necesario realizar un cambio generalizado de la actitud espiritual respecto al ejercicio de la profesión militar, en nuestro país, y de lo que cada hombre de las FFAA, en todos los niveles, considera que es su verdadero objetivo y el de la Institución a la cual pertenece.

45. La derrota militar ocurrida en junio de 1982 es el resultado de muchos años, de muchas acciones y de otras tantas omisiones.

46. Todo ello tiene un denominador común: NO NOS HEMOS EXIGIDO LO SUFICIENTE, DURANTE MUCHO TIEMPO, EN TODOS LOS ASPECTOS CONDUCENTES AL OBJETIVO FUNDAMENTAL DE LAS FFAA: LA GUERRA.

47. El cambio de actitud espiritual que el suscripto considera necesario es nada más que el regreso a la auténtica y legítima razón de ser de las FFAA de la Nación, y, en tal sentido, ha considerado una obligación moral la elevación del presente trabajo.

48. Por doctrina, seguramente, lo propuesto en los párrafos precedentes será observado: DEBEMOS RECORDAR LO OCURRIDO ANTE HECHOS REALES, EN 1982, Y LA APLICACION DE LAS DOCTRINAS ESCRITAS.

Capitán (R) JORGE L PAEZ ALLENDE

Buenos Aires, 7 de Agosto de 1989

Señor Jefe de la
Casa Militar de la
Presidencia de la Nación
Brig. D. Andrés Antonietti
S / D

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. con el objeto de elevar un esbozo de Proyecto de Ley para su consideración, en calidad de aporte desinteresado, convencido de lo útil e importante que resultará su estudio y aplicación para toda la sociedad argentina.
La idea fundamental del proyecto está dirigida a generar fuentes de trabajo genuinas, preservar el medio ambiente, proteger la superficie del suelo de nuestro país de los efectos nocivos de la erosión, promover las industrias maderera, papelera, etc., e inculcar en la población conceptos culturales trascendentales que contribuirán a mejorar la calidad de vida de los argentinos de hoy, y los del futuro.

El esfuerzo inicial será soportado, en primera instancia, por el sector agropecuario de nuestro país, que tantos sacrificios ha realizado durante las últimas décadas, pero que es capaz de reaccionar positivamente en forma rápida, si se crean las condiciones para ello.

Los efectos beneficiosos también serán recibidos en primer lugar por ese sector productivo, y por toda la Nación Argentina en forma inmediata o mediata, con efectos que se extenderán hacia sucesivas generaciones, y aún más allá de nuestras fronteras.

Para alentar inmediatas respuestas y acciones positivas en el sentido de implantar barreras de árboles y/o preservar su mantenimiento, sugiero la simultánea instrumentación de las siguientes medidas complementarias:

1º) Eliminación o reducción de las retenciones a aquellos productos que provengan de provincias y/o partidos provinciales donde se cumplimenten totalmente los propósitos de la nueva Ley.

2º) Las cooperativas agrarias o entidades agropecuarias que demuestren haber cumplimentado en exceso las exigencias de la nueva Ley serán autorizadas a iniciar la construcción de puertos privados para facilitar la exportación e importación de sus productos, puertos en los cuales existirán solamente el control y la fiscalización de los organismos

..//

estatales que correspondan.

Considero que la Nación Argentina necesita urgentemente que se pongan en acción ideas nuevas que movilicen a todos los sectores productivos, con la finalidad de promover el bienestar general, dentro del marco que establece nuestra Constitución Nacional.

Debido a mi profesión de Piloto, desde hace veinticinco años vengo observando la superficie de todo nuestro país, desde la cabina de comando de diversos tipos de aeronaves, perspectiva que me ha llevado a pensar este tipo de propuestas que efectúo sin partidismos, motivado solamente por mi legítima y cada vez mayor preocupación por el presente, y por el futuro de nuestra Patria.

En 1980, durante el Proceso de Reorganización Nacional, entregué personalmente el Proyecto al entonces Sr. Ministro de Planeamiento de la Nación, Brigadier José Miret.

El 3 de Septiembre de 1984 ingresé a la Honorable Cámara de Senadores de la Nación el mismo Proyecto, dirigido al entonces Presidente de esa Cámara y Vice-Presidente de la Nación, Dr. Víctor Martínez.

El 21 de Agosto de 1986, le entregué personalmente copia del mismo Proyecto al entonces Secretario General de la Presidencia de la Nación, Dr. Carlos Becerra.

En todos los casos he recibido felicitaciones verbales y muestras de agradecimiento personales por parte de quienes recibieron la iniciativa, pero aún no se han concretado acciones positivas en lo que respecta a la parte importante y esencial de la idea: llevarla a cabo, instrumentarla, dar comienzo a su aplicación en los hechos.

Mientras tanto, la Nación Argentina continúa su decadencia, profundiza su crisis, empeora la calidad de vida de la población, y decae la fe de los argentinos en sus instituciones, y en sus gobernantes.

El gobierno actual ha logrado que renazca la esperanza de los ciudadanos, y se ha producido una favorable expectativa respecto de sus decisiones, cuya definición espera con ansiedad creciente.

Convencido que Ud., el Dr. Carlos Menem, o los funcionarios que corresponda sabrán interpretar lo trascenden-

tes que pueden ser estas contribuciones en el caso de ser aplicadas, le hago llegar una copia atendiendo al llamado a participar efectuado por el Sr. Presidente de la Nación.

Quiera Dios que, si las ideas contenidas pueden ser de utilidad general contribuyendo al bienestar de toda la población, el Gobierno Nacional sepa aplicarlas con eficiencia, sin generar nuevas burocracias ni gastos públicos adicionales, y resulte un aporte que efectivamente ayude a salvar a toda la Nación Argentina.

En tal sentido, tenga la seguridad que permanezco a su entera disposición.

Aprovecho la oportunidad para saludar a Ud. con mi más distinguida consideración.

CAP. (R) Jorge Luis PAEZ ALLENDE

Comandante de
Austral Líneas Aéreas

Presidente de la Unión de
Aviadores de Líneas Aéreas
(U. A. L. A.)

Dirección Particular:

Libertad 1595 - 5º "B"
(1016) Capital Federal
TEL.: 22-2477

Buenos Aires, 25 de Febrero de 2003

AL JEFE DEL DEPARTAMENTO MALVINAS:

Me dirijo a Ud. a efectos de corroborar acciones que, durante el conflicto Malvinas, llevara a cabo el Capitán (R) Jorge Luis Paez Allende.

En los meses de Abril y Mayo, en calidad de Comandante del avión HS-125-700 Matrícula LV-ALW, he realizado misiones de Exploración y Reconocimiento y de Restransmisor Radioeléctrico en vuelo sobre y en los alrededores de las Islas Malvinas.

En dos (2) oportunidades me acompañó, el Capitán Paez, para desarrollar las funciones de Control Operativo y Restransmisor Radioeléctrico de misiones especificas que ejecutaban aeronaves de combate.

Rubén Omar Pérez
LE: 5.476.974

Buenos Aires, 22 de noviembre de 2004, en el Aeroparque de la ciudad de Buenos Aires, en el Quincho de la Jefatura del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina. (a mediodía).

Breve alocución o discurso que leyó el Capitán (R) Jorge Luis Páez Allende durante el almuerzo de camaradería ofrecido por la Asociación Civil de Veteranos de Guerra "ESCUADRÓN FÉNIX" a la madrina de la institución y a los jefes de la Fuerza Aérea.

TEXTO LEÍDO:

Sra. Amalia Lacroze de Fortabat, madrina de la institución,
Sr. Secretario General Brigadier D. Miguel Alberto Aguilar
Señores Oficiales Superiores invitados, Señores miembros de la Asociación Civil de Veteranos de Guerra Escuadrón Fénix

Hace 26 años nació el primer Escuadrón Fénix, como unidad operativa para un teatro de guerra, con motivo del conflicto limítrofe que estuvo muy cerca de llevarnos a la guerra contra Chile.

Cuatro años después, en 1982, después de producida la recuperación del Archipiélago Malvinas, la Fuerza Aérea Argentina volvió a convocarme para trabajar algunas ideas que se pudieran aplicar en ese nuevo e imprevisto Teatro de Operaciones.

La respuesta fue inmediata, y sin retaceos, por parte de los propietarios de los aviones de la aviación general, y de los pilotos que los volaban en ese momento: en menos de 20 días habíamos desplegado un flamante Escuadrón Fénix formado por una treintena de los mejores aviones civiles, tripulados por los mejores pilotos de nuestra aviación general, que pertenecían a algunas instituciones y a empresas nacionales, y que operaron, desde el primero hasta el último día de esa Batalla, junto a los aviones de nuestra Fuerza Aérea Argentina.

Varios años después, los pilotos se reunieron , orgullosos de la participación que tuvieron, y fundaron la Asociación Civil de Veteranos de Guerra, y en 1998 invitaron a la Sra. Amalia Lacroze de Fortabat a asumir el madrinazgo.

Presido la Comisión Directiva desde octubre de este año por decisión de los asociados, y porque considero que merecen ser reconocidos, empresarios y pilotos, por su cabal demostración de apoyo incondicional, sin estridencias, cuando la Patria necesitó de ellos.

El Escuadrón Fénix en operaciones ha sido un ejemplo de flexibilidad, de conjuntez, de imaginación aplicada, de improvisación fructífera, y de eficiente aprovechamiento de todos los recursos de la Nación. También, de patriotismo.

Hago votos para que siempre exista igual, o mayor, buena disposición hacia la unidad y la colaboración entre los argentinos, civiles y militares, en todos los ámbitos, para bien de la Nación Argentina. Muchas Gracias.

(estuvieron presentes, los siguientes oficiales de la FAA:
Brig. Miguel Alberto Aguilar- Secretario General de la FAA
Brig Eduardo E. Bianco - Estado Mayor Conjunto de las FF.AA.

Brig. Mayor (R) Héctor L. Destri - Asociación Bahía Agradable- Presidente
Brig. Mayor (r) Alberto Vianna - AVEGUEMA- Presidente.
Comodoro Julio Brouwer de Koning -Círculo de la FAA -Jefe sede Vte. López.

Ausentes:
Brig. Gral. Jorge A Chevallier - Jefe del EMCFFAA.
Brig. Gral. Carlos Alberto Rohde - Jefe de EMG de la FA Argentina.
Brig. Mayor (R) Juan Manuel Martínez Villada - Círculo FAA - Presidente.
Brig. Juan Carlos Moreno - Comandante de Operaciones Aéreas de la FAA.